Лётные дневники. Часть 4

Василий Ершов

SHOUT
SHARE
IT

- Лётные дневники. Часть 4

Лётные дневники. Часть 4
Василий Ершов

26.12.1986. Вопросы газеты «Воздушный транспорт» Бугаеву о перспективах авиации, о подготовке кадров, о наших животрепещущих проблемах. И ответы: да – толковые, да – со знанием дела, с горизонтами…

Но камнем преткновения так и остается вопрос: как же все-таки перестраиваться летному составу?

Министр долго и красиво рассусоливал вокруг да около. Но свел все к тому, что есть еще у нас летчики, которым все до лампочки, нечестные, ленивые и пр. И что надо повышать культуру обслуживания.

Ага, это ленивые и нечестные – перевозят 140 миллионов пассажиров в год?

Сам летчик, а конкретно о летчике ничего нового не может сказать. Это косвенно подтверждает убеждение – и мое, и коллег моих, – что из нас ничего не выжмешь. А если есть равнодушные – то кто их породил?

Наше ускорение уже было и прошло. Нас ускоряли страхом, затягиванием гаек, уважением к букве закона, пунктуальностью, расшифровками. Довели до тупого, бюрократически-буквального, слепого выполнения, не то что буквы – запятой. Так что нам ускоряться некуда, мы и так движемся шустро.

Вообще говоря, термин «ускорение» я понимаю так. Мы двигались; мы затормозились. Как бы не остановиться и не попятиться назад. Теперь надо догонять. Вот – ускорение.

Народ не пил, потом стал пить, все больше и больше; теперь запился. Это замедление.

Народ жил бедно, но нравственно чисто, а сейчас погряз в вещизме и обывательстве. Это тоже замедление.

Молодежь утрачивает энтузиазм – движущую силу общества. Это тоже замедление.

Не мир западный нас обогнал, а мы от него отстали, заразившись его низменными устремлениями, пожирая его помои.

Бизнес, торгашество, вещизм, разврат, пьянство, наркомания, преступность, аморфность и беспринципность, – об этом ли мечтал Ленин?

Так что надо догонять. Вот что такое наше ускорение.

А летчики как летали, так и летают, отдавая всю жизнь службе авиации. И только упорядочились и ужесточились до

непомерности требования, чего некоторые уже не выдерживают.

Повторяю в сотый раз: если бы весь Союз работал так и в таких условиях, в какие поставлен летчик, у нас еще позавчера уже был бы коммунизм.

Поэтому-то Бугаеву о моей перестройке и ускорении нечего сказать.

Зато откровенно сказано: по подсчетам западных специалистов в 2000 году – через 13 лет – пилотов придется списывать в возрасте 27-28 лет. И хотя оптимист Бугаев не совсем разделяет этот прогноз, но сбрасывать его со счетов нельзя: это тенденция.

Мне же этот прогноз только говорит, что лучше уже было. Золотой век авиации миновал, ушел вместе с Ил-18.

А сейчас я едва налетываю по 450 часов в год – вдвое меньше, чем тогда.

27.12. Летный состав уходит из Аэрофлота. Сам министр признал, что специалисты, подготовка каждого из которых обходится государству в 15-20 раз дороже, чем инженера, уходят, причем, не столько из-за отсутствия жилья и не столь уж высокой зарплаты, сколько, главное, из-за плохих условий работы.

Ну а какие требования у меня, летчика, к условиям работы? Почему мне не летается?

Мой КПД низок. Я в воздухе, в общем-то, скучаю. Я с охотой летал бы без штурмана. Но самолет мой к этому не готов. Железо хорошее, а начинка устарела.

Наше штурманское бортовое оборудование примитивно, в основном, оно на уровне 50-х годов. Практически нового – счетчики координат и планшет с матерчатой лентой-картой. Но они несовершенны, врут и требуют постоянного контроля специалиста. На маршруте они худо-бедно обеспечивают приемлемую ориентировку, а в районе аэродрома – нет, и мы так и заходим, как в 50-е годы: КУР, боковое по локатору, отшкалилась стрелка…

Неоправданные ограничения. Чуть забарахлил локатор на земле – уже вводится десятиминутный интервал между бортами – 150 километров! Или: летим навстречу, видим друг друга, установили радиоконтакт, а визуально разойтись нельзя. Или: попутный повис впереди – ни верхом, ни низом его не обогнать, несмотря на то, что идем сверх облаков, видим борт.

Эшелоны по высоте через 500 метров – слишком жирно, хватит и 300. Вот и получается, что в воздухе слишком тесно, хотя места там хватает с избытком.

Инициатива, творчество, доверие летящему экипажу в нашей

работе намертво зарублены. А ведь мы – опытные летчики, и те, кто составлял инструкции, должны понимать, что в полете никто кроме экипажа лучше не оценит обстановку и не примет наиболее верное решение.

Я всегда бы мерил меркой: а если бы война?

Если бы война, диспетчер разрешил бы разойтись визуально, обогнать менее скоростной борт, сблизить эшелоны по высоте, разрешить посадку хуже минимума, если экипаж видит полосу.

Наш Аэрофлот – крупнейшая авиакомпания мира – плетется в хвосте мирового авиационного прогресса. Ну хоть что-нибудь в том ИКАО, кроме разве что политики, мы предлагали? Мир хоть одно наше новшество принял? Да их и нет у нас, новшеств.

Ну, ладно, это воздух. А земля?

Мытарства с тренажером. Штурманский тренажер. Еще штурманский тренажер «Двина», для пилотов. Это пока бесполезные мероприятия, нового здесь ни грамма, а нервы и время гробим, переводим в дугу. Время – в дугу гнем. Это мы можем.

Вечные зачеты. Вечные росписи. Вечный мелкий страх. Масса ненужных журналов и амбарных книг, которые надо заполнять ненужной писаниной.

Медкомиссия, от которой мурашки по спине.

Вечное отставание земли от и так отсталых полетов. Полумеры, тришкин кафтан.

Отсутствие гласности, администрирование, келейный стиль – и все это со ссылкой на Устав.

Я мог бы еще долго перечислять. Но все сводится к одному: красивая сказка об острие прогресса, а на самом деле – застойный дух. Рутина, безысходность, непомерные требования, кандалы.

А время уже не то. Куда ни глянь – проявляется гласность, улучшаются условия, идут навстречу, прислушиваются к пожеланиям, видна перспектива, – короче, людям там интереснее и легче. А у нас одно и то же, только гайки затягивают, и вечный страх. Люди от страха уходят. Устали от страха, не надо и тех денег. Вот и бегут, едва заработав минимальную пенсию, в самом зрелом возрасте.

Ну, и быт. С жильем туго, хуже некуда. Если рабочий на заводе практически обеспечен жильем бесплатно – пять лет и получай квартиру, – то летчик чаще всего все свои сбережения вкладывает в кооперативную хрущевку. Это социальная несправедливость. Разве сравнить отдачу от летчика и от рабочего? А живет и тот, и другой, практически одинаково, да еще рабочий и ворует. Рабочий живет недалеко от работы, а летчик чаще всего добирается за десятки верст, а ведь работа у

него труднее.

Профсоюз обеспечивает рабочего и путевкой, и профилакторием, и клуб у него есть, и детсадик, и спортзал, и дворец культуры. У нас этого почти нигде нет.

Спасает Аэрофлот одно: летчик слишком, в ущерб самому себе, беззаветно любит Небо. Но, опять же… такие уже вымирают. А смена – не та.

И министр с тревогой говорит о том, что, с одной стороны, непомерно возрастают требования к летчику, а с другой – некому осветить нашу работу так, чтобы к нам пошла молодежь. Да и найди еще такого дурака, чтобы слепо пошел летать. Не та молодежь. Ей надо зримую выгоду.

Министр все это видит, понимает, тревожится. Надо все перестраивать, но хватит ли сил вывороти из болота наше неповоротливое аэрофлотское чудовище?

А тут это самофинансирование. Да мы вылетим в трубу с ним. Ну как я смогу поверить в рентабельность нашего отряда, если ни жилья нет, ни притока кадров, ни путного аэропорта; уже несколько лет топчемся в Емельянове, в грязи, латаем дыры. Жалкие службы с трудом и надрывом тянут лямку, все вручную…

Вот пример. Начальники спецавтобазы сменяются чаще чем раз в год. На одного шофера навешивают по несколько разнотипных спецмашин. Он справедливо требует большей оплаты за больший труд. А где же их взять, те деньги? Надо сперва больше трудиться, а никто за такую зарплату не хочет. Вот и получается замкнутый круг, люди плюют и уходят. И так в любой службе.

Надо все людям растолковать, убедить, а в чем – не знают ни администрация, ни партком. Да и убедить можно нынче только рублем.

Это же надо теперь проявлять инициативу, хозяйственную сметку, думать самим – а не привыкли же думать, дядя думал за нас.

Пока перестроимся, зубы на полку положим.

Ну, нас-то, летчиков, не затронет, мы как летали, так и будем летать, без нас авиация не обойдется. Я не разеваю рот на обещанное увеличение заработка: его надо еще заработать, и не мне – я и так все отдаю работе, – а остальным, наземным службам. Им надо так организовать работу, чтобы КПД экипажей стал наивысшим.

А все же интересно. Надо только набраться терпения: зримые результаты проявятся потом.

Черт возьми, начинал я эти записи два с половиной года

назад как дневник пилота и не более. А обернулось уже которой тетрадью, и не столько полеты, как около них, даже вообще вроде бы не связанные с полетами вещи.

Но это как сказать. Человек един: вроде бы напрямую и не связано, а влияет.

Пресловутые моральные качества летчика ведь вырабатываются не только профессией. А вот востребованы они больше всего именно в профессии.

Когда тонул «Адмирал Нахимов» на Черном море, то там специалист, отвечающий за пассажиров, за тысячу человек, одним из первых прыгнул в море, влез на плот и отпихивал тонущих. Я таким дерьмом быть не хочу.

Я в себе уважаю и человека, и специалиста. Стараюсь жить честно, правда, не всегда получается, иной раз от усталости и глупость сделаешь. Но на место святого и не претендую.

Сами полеты, упоение и восторги в моих записях как-то незаметно сдвинулись на задний план. Да, летаю, да, красиво, да, удачные, мягкие посадки, да, иной раз неувязки, иной раз и обгадишься, сделаешь выводы, – но это работа, одно и то же, мне за это деньги платят.

А на первый план выползает боль – за Аэрофлот, и за товарищей своих, и за себя, и за пассажиров, и за народ наш, за страну. Как это назвать – гражданственность, патриотизм, просто неравнодушие, – но оно меня гложет. И абсолютно не гложет, что живу скромно, может, в чем-то хуже иных. Хватит нам и этого.

То, что в записях пессимизм, – да все сейчас так думают, все мучаются и ищут, и пока выхода не видно.

9.01. Сидение без дела развращает. В связи с моей годовой комиссией экипаж мой выгнали в отпуск до 15-го. Я же прошел комиссию за день, теперь вот сижу дома, пока мои ребята не выйдут.

Страна пьянствует, какая работа. Конечно, план свой мы налетаем и за неделю. Такой вот наш зимний КПД.

Читаю книги, пишу, хожу, – вот и все заботы. Как хобби – готовлю обеды, что моей семье очень нравится. Тщательно, от «Пролетарии всех стран, соединяйтесь» до «Главный редактор…» пережевываю газеты.

Профэссор Васин зачал в «Воздушном транспорте» длинную статью о безопасности полетов. Что я, рядовой пилот, почерпнул оттуда?

Что везде низкая технологическая дисциплина. Что нет взаимодействия. Что профилактика заключается в улучшении воспитательной работы, повышении персональной

ответственности и повышении профессионального уровня. В частности, этот уровень высокий – в стабильных экипажах. Ряд примеров. Молодой бортинженер, погибший с Фальковым, за свои 180 часов налета поменял 38 экипажей. Еще ряд цифр. И вывод: высшее образование, при всей его насущной необходимости, еще не спасает в экстремальной ситуации. Нужен экипаж, слетанный, с нормальным психологическим климатом.

Много общих фраз о настрое, о неукоснительном выполнении. И наоборот: где разгильдяйство, там жди беды.

Оставим пока статью. Поговорим о моем конкретном экипаже, о настрое и пр. Васин, наверное, мечтает, чтобы каждый командир приложил его выводы к себе. Потешим старика. Прикладываю.

Итак, мой экипаж.

Командир. Налетал 12000 часов с гаком. За все это время объективно: раз выкатился за полосу, раз сел с недолетом до полосы (на Ил-14); раз сумел развернуться на ВПП шириной 30 м, естественно, чуть выкатившись за обочину (на Ил-18, но об этом никто не знает); раз зацепил БАНО за бетоноукладчик, раз в сложных условиях повредил переднюю ногу (на Ту-154). Вот все грехи за почти 20 лет полетов. По расшифровкам отклонений нет. Командиром на «Ту» налетал где-то 2000 часов, а всего на Ту-154 за 7 лет налет 3600 часов. Для военного летчика много, для гражданского – ой, молодой еще командир пассажирского лайнера.

Так каков профессиональный уровень? Достаточно высок, соответствует первому классу? Надо полагать. Сейчас у нас средний возраст и налет командира Ту-154 примерно соответствуют моим данным. Самый средний командир.

А что касается огрехов, то пусть любой положит руку на сердце: за 20 лет у каждого что-то случалось, и не раз.

Конфликтов с начальством не имел. Проверяющие довольны. По полетам ко мне претензий нет. Те замечания, что иногда проскакивали, решались в рабочем порядке.

Как я работаю в экипаже, никого не интересует: объективные результаты говорят, что требования руководящих документов выполняются. Хотя один я знаю, как выборочно их выполняю. Результаты моей работы зависят отнюдь не только от тех документов, а иногда – и вопреки им. Но это кухня.

Ко мне в экипаж люди просятся. Если учесть объективные показатели работы, летные и экономические, и этот, чисто человеческий фактор, то экипаж на хорошем счету.

Второй пилот, Леша. Налет 15000 за 25 лет. Большую часть

пролетал вторым пилотом, съел на этом зубы. Дело знает, исполнителен, помощник, летать умеет и не подведет в трудную минуту. Битый-правленый жизнью, скептик, болтлив и остер на язык. Конфликтует с начальством всю жизнь, из-за чего и не вводят в командиры. Но по полетам замечаний нет.

Ну что мне надо от него? Он со мной делится сокровенным. Сам ко мне просился, да и знаем друг друга давно, еще по Ил-18.

Какой еще нам климат создавать, если Бабаев работу любит, ответственно к ней относится; я ему не мешаю, даю вволю летать, доверяю, уважаю.

Какую роль в полетах играет то, что он беспартийный? Что любит женщин? А кто их не любит. Для меня он морально устойчив тем, что полеты для него – главное.

Штурман. Ну, пока летал Женя, к нему у меня была всего одна претензия: долго готовился, медлителен. И грязновато вел самолет, частенько туда-сюда по трассе шарашились. Такой уж он штурман, никуда не денешься. Но человек исключительно порядочный, старательный, инициативный. Он и сам понимал, что штурманское дело ему трудно дается, но отдавал ему все силы. Какой ему настрой нужен? Все с полуслова: надо, значит, надо. Мне не трудно было его чуть подстраховывать.

Сейчас штурман новый, Витя. Сурьезный мужик. Приходит на вылет за два часа, серьезно, обстоятельно готовится, потом солидно курит. Погоду, условия, – все заранее знает, подсказывает командиру, участвует в принятии решения.

В полете работает хорошо, лучше Жени. Ворчлив, правда, но я год с Сашей Афанасьевым пролетал на Ил-18, тот вообще Угрюм-Бурчеев, а как мы слетались и сжились хорошо.

О бортинженерах и говорить нечего. Эти ребята у нас всегда серьезны и самостоятельны. Свое дело знают и молча делают, я к ним и не суюсь. Инженер – хозяин машины, всегда раньше всех приходит, позже всех уходит. Его основная деятельность самостоятельна, а в полете он только выполняет команды и прикрывает тылы. И в экстремальной ситуации он действует хоть и по команде, но самостоятельно.

Кстати, «Цусима» мне много дала как командиру. И в смысле воспитания подчиненных, и как вести себя в ситуациях, и как людям доверять. Много ценных нюансов.

Вот я, оговаривая на предполетной подготовке действия на случай пожара на взлете, предусматриваю, что должен отдать управление второму пилоту, а сам буду контролировать действия бортинженера. Но в жизни практически я не сумею его контролировать. Скорее, этим я освобождаю себя от механической работы для принятия решения и отдачи команд.

Ведь и вправду, не буду же я оглядываться назад и щупать глазами органы управления системами на пульте бортинженера. На тренажере все это наглядно видно: второй-то пилотирует, а я едва успеваю соображать и командовать; тут не до визуального контроля. Моя задача – скорее посадить машину, а не скорее потушить пожар.

Смешно было бы командиру броненосца бросить бой и бежать в машинное отделение, чтобы контролировать действия машинистов, как они там тушат пожар.

Пожалуй, исключу из предполетной информации слова «контролирую действия бортинженера». Надо говорить: «принимаю решение, руковожу действиями экипажа».

Бортинженер же не бьет тебя по рукам, если ему что-то кажется не так. Он тебе верит. Так что, командир, верь людям.

Валера Копылов летает 20 лет, я ему доверяю. Хоть он и сильно неравнодушен к алкоголю, но я и с Шевелем летал, а тот и вообще умер от водки. Но есть люди, для которых работа и водка – вещи несовместимые. И хотя между мной и Валерой стоит Ростов, я думаю, он ему пошел на пользу. Да и не те сейчас времена, чтобы в рейсе пить.

Так какой еще должен быть настрой, дорогой профессор Иван Федотович?

Да, настрой есть. На нашем самолете и в наше время на шармачка не полетаешь. Все надо предвидеть и обговорить. Все надо делать гласно, вслух (сам-то, в Перми-то…), все должны поглядывать друг за другом, подсказывать. Мы – одна семья, делаем одно дело, зависим друг от друга.

Это все – на словах. И весомый аргумент на деле: экипаж должен знать, что командир, настраивающий на полет, не просто болтун, а классный пилот. Небось, где-нибудь за бутылкой не раз спрошено: как у вас командир-то, летать хоть умеет, не убьет?

Я думаю, ребята во мне уверены.

Я не требую сильно с ребят, кроме как с Леши. Искусство штурмана плохо поддается контролю пилота, разве что весь полет параллельно с ним следить и считать. Интуицию не объяснишь словами, что и почему. И нечего мешать штурману работать. Разве что иной раз спросишь о чем-нибудь, как вроде бы просто интересуешься у специалиста. Это очень важно: дать человеку почувствовать свою значимость, что он – главный специалист на своем месте.

Так же и с бортинженером.

А вот второго пилота надо натаскивать всю жизнь. Не давать послабления, шлифовать и полировать. Второй должен летать не хуже командира, а если лучше – туда ему и дорога, и честь

командиру. Но экипаж должен быть убежден, что за штурвалами сидят опытные волки.

Самое интересное, новое, живое в экипажах, когда каждый старается вложить весь свой опыт, всю душу в дело, – все это, тов. Васин, чаще всего не оговорено в руководящих документах, а то и существует вопреки им. Летчикам надо немножко соображать, почему и как создается тот или иной документ.

Вот отменили, наконец, дурацкое указание об обязательном прогреве двигателей при морозе ниже 20 градусов. Отменили, и все. Ничего, палец о палец, не сделали, а два года экипажи грели атмосферу. Я уже тогда говорил, что цифра взята с потолка, после какого-то незначительного случая. Это был обтекатель на задницу тому, кто по службе обязан был принять ну хоть какие-то меры; вот – принял. Гроза миновала, все забылось, а с экономией топлива жмут. Никаких доработок не сделали, а пришли, наконец, к выводу, что была напрасная перестраховка. Отменить.

И сколько таких указаний было!

Глубочайшее убеждение, что временные (!) ограничения по высоте полета в зависимости от веса – тоже чья-то (да Васина же!) перестраховка после Карши, – позволяет мне втихаря нарушать это указание и занимать эшелон не по временной таблице, а по здравому смыслу. Есть температура на высоте, есть угол атаки, есть запас по сваливанию, есть вертикальная скорость. – двенадцать лет можно было, а теперь почему нельзя? Что – слепо исполнять?

По идее – беспрекословно!

Но я не хочу рисковать своей безопасностью и безопасностью пассажиров, в угоду безопасности чьего-то зада, когда в полете топлива и так едва хватает, чтобы долететь до Москвы без посадки, а я владею способами его реально экономить. Жизнь заставляет.

Что – писать в газету? Возмущаться на разборах, как некоторые? Прослывешь умником, которому то закрылки на 28, то эшелон… а сам с бетоноукладчиком не разрулился. Ну, отменят беспосадочную Москву, будут подсаживать на дозаправку по пути, – кому от этого лучше?

Ну, а снижение и заход на малом газе, в то время как по инструкции положено занять 1800 за 30 км и пилить на газу до круга?

С одной стороны, в министерстве вроде бы и за новое. Вот дали указание держать крен на кругу 25 градусов вместо 15 – вроде уменьшилась коробочка. Это неплохо, все мы – за. Но, сказавши «А», скажи и «Б». Разговоры-то ходят о выпуске шасси и довыпуске закрылков уже на глиссаде, но это пока только слухи.

А ведь сколько топлива на этом можно сэкономить.

Нам интересно выжать из машины все. Экипаж настроен на это, и приятно, когда, зарулив на стоянку, вместо ожидаемого остатка 6 тонн видишь 6,5-7. Значит, могём. Значит, специалисты. Значит, толковые люди, недаром хлеб едим. Значит, мастера.

У меня в экипаже – вот так. И смешно и грустно, когда бедный Васин бьется об атмосферу в экипажах иных предприятий, где много нарушений, где склоки, где пилоты почему-то заходят днем под шторкой до ВПР, а потом не могут ту шторку открыть и убивают людей.

Ну и, спрашивается, зачем моему экипажу это самое высшее образование? Каким образом повлияет оно на наш профессионализм? Мы вполне владеем тем комплексом знаний, который нужен в полете практически. Даже видим перспективы и скрытые резервы. Мы – на своем месте.

А настрой… Дружная работа в экипаже, надо отдать должное командованию отряда, всегда отличала красноярцев. Я здесь в трех летных отрядах работал, знаю. Здесь в экипаже всегда порядок и стремление четко, красиво работать. Это традиция. И потом, нас все время держат в узде.

Надо отдать должное командирам, инструкторам, их щепетильно-пунктуальному контролю, даже в мелочах. Причем, без излишней болтовни. Что касается дела – полная отдача. Что касается говорильни, то хороший комэска оглянется по сторонам, и если нет проверяющих и стукачей, тихо распустит всех по домам.

Мои взгляды вырабатывались здесь, и если я не буквоед, трезво гляжу на жизнь и уважаю в себе специалиста, выполняя при этом работу и обеспечивая безопасность, то наверно стиль работы в подразделениях правильный. По крайней мере, у большинства из нас отличная подготовка.

А летать с такими командирами как Шевель, Шилак, Садыков, Фоменко, Солодун, Репин, я считаю – большая школа.

Далее Васин уделяет внимание разгильдяйству. Пьянство, курение на борту; даже наркомании уделено несколько строк. Приписки, нарушения законности, самовольные полеты, катание посторонних на химии, и к чему это приводит.

Правильно: где нет контроля, где работа превращается в вотчину, – там и приводит. Но не у нас, не в большой авиации.

Новшества. Я только что выше написал о гласности в экипаже. Тут же в новом номере газеты продолжение статьи Васина. В НПП внесены изменения: раз командир экипажа допускает отклонения и нарушения в полете, экипаж должен бить его по рукам, гласно предупреждать (чтоб записалось на

магнитофон), а после полета закладывать командира начальству. А чтоб не скрывали, будет введено анкетирование. После полета заполняется анкета о том, что произошло в полете, и если происшествие или предпосылка не состоялись, то, мол, и наказывать не будут. Это – по ИКАО.

Как же, не будут. У нас сперва оторвут, потом посчитают. Сперва накажут, потом разберутся. Нашли дураков.

Ясно: министерству нужна статистика, чтобы принимать профилактические меры, а летный состав, боясь наказания, скрывает. Мы запуганы.

Кстати, тон статьи такой же, в духе Васина, типа: «разобраться, прав или виноват, и наказать». Чтобы другим неповадно было. Гайки все туже, уже резьба трещит.

Много внимания уделено фразеологии радиообмена. Да, это наше слабое место. В эфире надо работать очень четко, и мы стараемся. По крайней мере, для проверяющих, тут от зубов отскакивает. А если в переговорах что неясно, лучше переспросить.

Короче, статья большая. Ясно, Васин обеспокоен. Анализирует. Но нигде ни слова о том, чтобы и летчику кто-то помог, разгрузил. Нет, надейся только на себя.

11.01. Дежурю в агитпункте. Один в пустой школе, да еще сторож со мной. Стены в лозунгах. Благо народа – высшая цель партии. Наш курс – коммунистическое созидание. 27 съезд КПСС: курс – ускорение. Благо народа – высшая забота депутата. Земля – планета Солнечной системы. Ночь пройдет – настанет утро, пройдет утро – будет день, день пройдет – настанет вечер, пройдет вечер – будет ночь. Мойте руки перед едой. Одно да потому.

Кто и зачем придет сюда? Ну, пришел секретарь парторганизации, проверил, сижу ли я здесь; перебросились парой фраз, ушел.

Кого и за что агитировать? Где найти того темного неуча, кому неведомы эти лозунги?

Где-то в кельях, в кабинетах, обсудили хозяева жизни кандидатуру. Порекомендовали. В лучшем случае, напечатали листовки с краткой биографией и фото. Что мне даст его биография? А чаще всего молча берешь бюллетень и не глядя бросаешь в урну.

Какая мне разница. Ну, напишу я фамилию того, кто мне нравится. А другому нравится другой. Всем все равно. А кому не все равно, тот бессилен. Это – демократия?

Надо создавать общественное мнение. Надо обсуждать

кандидата в печати, организовывать встречи на телевидении, выдвигать действительно достойных, обсосав их до косточки. А людей на агитпункты – завлекать. Люди сами не пойдут туда, где им неинтересно. В этот угрюмый, оклеенный навязшими в глазах плакатами закуток. Кому охота время зря тратить.

И спрашивать надо с депутата. Отслужил срок – отчитайся перед людьми, да не партийной ответственностью, а всерьез.

Может быть, предоставить людям выбор, несколько кандидатур? Недаром же в Америке ухлопывают миллионы на эту кампанию.

Вот сижу, отдаю долг старой замшелой традиции, соблюдаю партийную дисциплину. Абсолютный нуль.

19.01. Вернулся из Камчатки, дополз до кровати и через пару минут уснул. Две ночи подряд, с картинками, с шестью посадками. И сразу все встало на свои места.

Зимой на Камчатку продираются через звенящий, туманный Якутск. Звенит там не погода, а от мороза все звенит. Сам аэропорт Якутск закрыт не днями – неделями; принимает же самолеты находящийся в десятке километров, на бугорке, грунтовый Маган. Там, в чистом поле, раскатана четырехкилометровая снежная полоса, принимающая все типы без ограничений: грунт в мороз тверже бетона. Тумана, такого, как в городе, там нет; правда, своя котельная при пятидесятиградусном морозе дает дымку, но приемлемую, до 1000 метров. Есть и система, но, как это у нас нередко бывает, она не работает. Так что заход визуальный.

Зато в самом Якутске недавно построена вторая роскошная бетонная полоса, и местный хан, наверное, удовлетворен. Знай наших! Только вот туман на ней стоит вечно 150 м, но это не важно, зато аэродром – куда тому внуковскому. И хана возят в Москву на Ил-62, выбирая зимой немногие погожие дни. Или он зимой в спячке?

Ну а Маган есть Маган. Принимает себе Л-410 и Ан-24; ну, иногда и наш тяжелый тип прорвется. Запасных аэродромов для нас ближе Магадана нет, а это 1200 км. Возим лишнее топливо, берем точку возврата, а уж о производительности и речи нет.

Ясное дело, проверяющие зимой не шибко стремятся на Камчатку. Там в это время в магазинах шаром покати: одна пищевая кость, до блеска кем-то уже обглоданная, да головки лосося.

Мы сумели прорваться. В Магане минимум 1200 м; давали 1500, над полосой висела довольно плотная дымка, особенно у торца, но особой сложности посадка не представляла. Я заходил

по огням полосы. Старались выдержать курс, крен, Леша по приборам контролировал до земли, фары на малый свет, посадка на газу, ориентируясь по радиовысотомеру.

Просидели три часа, пока один трап, один топливозаправщик и задолбанные якутские перевозки обработали три борта. Мороз быстро прижал с 39 до 45, усилилась дымка, но мы удрали.

В Магадане звенела ясная ночь, нас обслужили за час, не высаживая пассажиров, и ранним утром мы взяли курс на Елизово.

Прекрасный погожий день занимался над Камчаткой. За 400 километров слева в далекой дымке проступала Ключевская сопка, рядом дымился Толбачик. Мимо проплывали Жупановская и Кроноцкая, Опала, Ичинский, – правильные конуса их казались творением разумных существ. Мы прошли мимо Корякской и Авачи, выполнили над бухтой разворот, налюбовались скалами, океаном, кораблями, ослепительно-синим небом, розовыми снегами, сопками и хребтами. Зарулили на перрон, сожалея только о том, что оно бы и поспать не мешало, да надо сначала отметиться в торговых точках, а уж потом дрыхнуть до вылета.

За час все обошли, ничего не поймали, и с чувством исполненного долга завалились на койки.

Леша еще смотался в Петропавловск, там тоже пусто. По пути, правда, его поймал браконьер и предложил привезти в гостиницу товар. Мы только разоспались, как влетел в номер этот деловой мужик с банкой икры. Леша взял 2 литра за 60 р.

Оставим в покое мораль. Икры в магазине нет уже лет тридцать, и пока она будет в дефиците, мы ее будем брать у браконьера. Не все ж ее одним торгашам да большевикам жрать.

Перевернулись на другой бок и проспали до подъема.

В Магадане, как всегда, начались проблемы. Маган давал то 1000, то 1500. Загрузки много, топливо не проходит. Рубеж возврата было взяли, но бдительная тетя в АДП напомнила, что для этого нужна видимость в пункте посадки на 500 м выше минимума, а где ж ее взять. Пришлось снова брать на себя, отказаться от рубежа и увеличить вес на две тонны, из расчета посадочного веса не 78, а 80 тонн.

Залили топливо. Бдительная тетя в АДП нашла закорючку: а вот в задании напечатано «Якутск», а вы летите в Маган. Давай запрашивать разрешение ПДСУ Красноярска, чтобы там кто-то, на ночь глядя, взял на себя и разрешил «изменить задание». Я молча зашел на метео и на машинке допечатал в задании слово «Маган».

Бдительная тетя в АДП долго и придирчиво изучала штампы в задании, подсчитала время отдыха экипажа, количество топлива, еще раз тщательно просмотрела прогноз…

Тут пришла новая погода Магана: 1000 метров. Всё, стоп.

Я решил подождать пару часов, чтобы уяснить динамику изменения видимости в Магане. Чтобы не дергаться и наверняка зная, что будет еще ухудшаться (по прогнозу давали понижение до -52), сразу пошли в профилакторий.

Через час, только улеглись, бдительная тетя из АДП нас подняла. За полтора часа погода менялась так: 1200, 1500, 1300, снова 1200. Мы, матерясь, поднялись с удобных кроватей и покинули профилакторий, кстати, один из самых уютных в моей летной жизни. Сколько сижено в нем, на Ил-18 еще, у большущего самовара среди живой зелени, или возле аквариума в комнате отдыха… Эх, были времена…

Ясно было, что в Магане так оно и будет всю ночь крутиться вокруг 1200 м. Ожидался новый прогноз. Как только он пришел (1200 м), я, невзирая на пришедшую фактическую видимость 1000 м, подписал задание.

Какой тут анализ. Повезет – сядем, не повезет – используем заначку топлива, сделаем пару кругов, контрольный замер видимости… Выдавим свои 1200. Полоса четыре версты – сядем по-любому. Ну, а если уж не улучшится, вернемся в Магадан. Надо успевать, пока ночь: к утру-то заведомо ляжет морозный туман.

На подходе давали 1500, но экран над торцом был плотнее, фары ощутимо мешали даже в рулежном режиме, пришлось их выключить. Пробив дымку над полосой, неслись на газу, пока я по огням отчетливо не определил расстояние до земли, тогда лишь убрал газ и сел, оценив полезность радиовысотомера.

Мороз был -51. Мы были одни, за нами все закрылось, только редкие Ан-24 прорывались: у них минимум 50/700. Еще до посадки договорились с Якутском, чтобы оттуда поскорее везли пассажиров в Маган.

В самолете много пассажиров с детьми, дети спят, жалко будить. Передняя дверь замерзла намертво, несмотря на то, что Валера грел ее еще за час до посадки, труба обогрева завывала за спиной. Трап в Магане один. В вокзальчике тесно, людям некуда деваться. А в самолете тепло, ВСУ гонит теплый воздух через приоткрытую дверь наружу, и столб пара стоит над машиной.

Плюнул, разрешил заправлять с пассажирами. Сам в кабине следил за температурой; Валера в унтах и шубе бегал внизу. Полсотни транзитных пассажиров мирно спали в салоне. Нарушение инструкции, но людям хорошо, детям хорошо.

Дома -3, ветер, болтанка. Напугали предельным боковым ветром (с учетом ограничений из-за отсутствия БПБ). Курсовая система барахлила весь полет, локатор дохлый. Заходили скорее

визуально, чем по приборам. Сел я спокойно, спина сухая. Курсы после посадки ушли на 10 градусов. Записали.

Вот и весь рейс. Устали все. Витя забыл снять с самолета и сдать в БАИ ленту-карту; я о ней вспомнил, как отъехали от аэропорта 5 км. Витя с выпученными глазами остановил автобус, выскочил, побежал голосовать встречной машине. Что ж, виноват – исправляйся. А то самолет уйдет в другой рейс; новый штурман, конечно, снимет старую ленту-карту, но когда еще вернется и сдаст… а то и затаскают с рук в руки.

Разгильдяйства в рейсе хватало. После взлета в Елизове, набирая по прямой 3000, в абсолютной тишине, мы все задумались и… какую же нам высоту-то задали? Опомнились на 4500, переспросили. Диспетчер понял нас, дал набор 5100, не стал раздувать. А доложить-то надо было 3000. В московской зоне уже был бы скандал, уже трясся бы мой единственный талон.

Машина 519-я, дерьмо. Центровка передняя, пришлось специально сильнее загружать хвост. При первом заходе в Магане я на скорости 400 в горизонте запомнил положение руля высоты: 6 градусов. Спокойно заходил, довыпустил закрылки – руль встал на 11. Ну не зараза? Потом, загрузив хвост так, что на эшелоне руль показывал на 1 градус вниз, уже не смотрел на него до самой глиссады – больше 6 градусов не было.

В Магадане, помня, что давали сдвиг ветра и скорость повышенная, начал выравнивать на четырех метрах и плавно тянул и тянул на себя на метре; нос задирался, запас скорости иссякал. Все соединилось в точке мягкого касания, но передняя нога была так высоко задрана, что я половину пробега бережно ее опускал. Вот так я буду садиться и держать нос на посадке, если вдруг не выпустится передняя нога, не дай бог, конечно.

Бумажная экономия 2 тонны, за счет наработки двигателей.

А ленту-карту заметил, снял и сдал Валера.

24.01. Три рейса подряд. Два Благовещенска, причем, в первом Лешу проверял Кирьян, и вчера из резерва еще рванули Норильск.

Леша слетал хорошо, несмотря на сильно досаждавший ему насморк. Кстати, насморк он подхватил в отпуске и теперь вынужден летать с непродувающимися ушами, мучиться. Но кто ж за него деньги зарабатывать будет.

Рабочий заболел – получай бюллетень, оплата по среднему. Летчик заболел – получай бюллетень еще скорее, чем рабочий, да только оплата не по среднему, а – не более двух окладов (у второго пилота оклад 130 рэ). Невыгодно болеть-то летчику. Вот Леша и зарабатывает свои алименты с болью в ушах.

Что – тебе мало 260 рублей?

Да как сказать. Я, командир корабля, не вставая с постели, за то лишь, что командир и пилот 1 класса, получаю 250 р. Но могу налетать и заработать – и рассчитываю свою жизнь на этот заработок – до 800 р. Средний у меня, с учетом реальной возможности налетать, – чуть больше 600 р. Так и плати по больничному 600 р., по среднему, как всем. Но стереотип один: ты летчик, ты богач, жирно тебе!

Оплачивает нам бюллетень профсоюз. И я, и любой рабочий, отчисляем один процент взносов. Мой процент весомее, а заболев, я почему-то обделен, уровень моей жизни падает. Это социальная несправедливость. Не поэтому ли еще летный состав десятой дорогой обходит врача?

Кирьян Лешу за полет похвалил, и за дело, но отметил нервные движения. Леша и сам нервный, так и пилотирует. Да и за мной такой грешок водится, борюсь с ним как могу.

Второй Благовещенск. Я не поехал в профилакторий ночевать на ранний вылет. Решил лечь и встать пораньше – но все-таки дома.

Спать в нашем профилактории нельзя, во-первых, из-за коек.

Если на узкую солдатскую койку с неустойчивой панцирной сеткой положить широкий пружинный матрац, из до срока развалившихся негодных современных кроватей, то это хлипкое сооружение норовит извернуться под тобой и сбросить в любую сторону, но только не лежать горизонтально. Ясное дело, что спать на неустойчивой, зыбкой поверхности трудно, приходится во сне все время следить за равновесием.

Второе: либо жара, либо холод. В жару под ватным одеялом плохо, а в холод еще хуже, особенно под обязательно влажной простыней. В незаметные дырочки и складки холодными ручейками подтекает воздух, и всю ночь пытаешься, сохраняя равновесие, как-то одеяло подвернуть. Но подвернуть получается лучше не ватное, а шерстяное одеяло, а под ним холодно, приходится спать одевшись.

Третье: нет воды. Вонь от туалета – дело привычное, но утром нечем умыться; используем аэрофлотовские влажные салфетки, которых у каждого полпортфеля.

Четвертое: негде и нечем позавтракать.

Так лучше уж ночевать дома, ну, пару часов недоспать, но остальные часы-то –спать, просто спать, с женой под боком.

Утром встал в четыре, плотно позавтракал и вышел, ориентируясь на служебный троллейбус. На сильном, метров до 20, ветру, да с морозцем, запахнув спереди все что можно, слегка замерз. Наши остановки, жертвы современных блатных

архитекторов, сделаны так, что дует со всех сторон, а особенно снизу, т.к. там оставлена широкая щель из эстетических соображений. Пошел я против ветра на соседнюю остановку, которая хоть от ветра затенена зданием. На полпути меня догнал троллейбус-техничка. Не взял, хотя я бежал перед ним метров двести. Ну, хоть согрелся чуть. Минут 15 еще ждал такси, потом в старом вокзале ждал автобуса минут 20. Ветер был очень сильный, и, по моим прикидкам, должен был дуть поперек полосы.

За 5 минут до срока я заявился в АДП, твердо рассчитывая несколько часов проспать на описанной мною койке в профилактории.

Экипаж меня уже ждал с нетерпением. Машина из Москвы прорвалась, Доминяк молодец. Сцепление давали 0,65 и боковой ветер, предельный, проходил.

Слетали хорошо. Машина та же, 519-я, но с центровкой все обошлось. Барахлила на ней курсовая, слаб был локатор, мы записывали, АТБ отписывалась, почти ничего не изменилось. В полете мы нашли дефект курсовой, потом передали экипажу, можно с ним летать всю оставшуюся жизнь, только учитывать. Машин не хватает катастрофически, людям кушать надо, рейсов не густо. И машина ушла дальше на Москву, а я остался доволен мягкой посадкой при боковом ветре.

Норильск был три дня закрыт, а вчера, приехав в резерв, не успел я выйти из автобуса, как меня уже потащили на вылет. В Норильске еще было сцепление 0,3 и ветерок на пределе, но явно улучшалось. Вылетел впереди Боря Козлов, а мы через час за ним.

Заходили в снегопаде, в сумерках. Мешали борты, стаей слетевшиеся с запасных, но мы все же вышли к 3-му развороту на малом газе. Что-то не работала курсо-глиссадная, но я спокойно зашел по локатору с контролем по приводам. На глиссаде обнаружилось несоответствие сноса, курса, МПР, но нас не проведешь, все летали на Ил-14; помогли раз и навсегда отработанные приемы захода по двум радиокомпасам, когда неважно, что показывает компас, главное, чтобы стрелочки АРК были параллельны.

У земли понесло вбок, ось, занесенная снегом, была не видна, интуитивно сел на знаменитый пупок и на пробеге, даже еще на выравнивании, заметил меж застругов, что ось несется в двух метрах сбоку. Вполне съедобно.

Назад вез Леша, нашприцевавший нос нафтизином. Я подсказал на выравнивании левый крен, он успел исправить, но сел в двух метрах левее, успело снести.

А в Благовещенске накануне он садился с попутничком,

вертикальная до 5 м/сек, я предупредил об этом, да он знает и сам, что выравнивать надо чуть раньше, потом подкрадываться, ведь и глиссада чуть круче обычной. Но его старый грех – низкое выравнивание – тут как тут. Все сделал как надо, а выхватил чуть ниже – вот 5 м/сек и сделали свое дело: просадочка, машина мягко, на скорости, зацепилась за полосу… в 50 метрах до знаков. Это практически на пятерку, но я его выпорол слегка. Знал же, старый хрен, все знал, – а делает.

Кому нужны эти нюансы? Летаем на пять, но диапазон у этой пятерки…

Я все же считаю: летать надо в простых условиях на 7, тогда в сложняке заведомо обеспечена посадка на 4. И даю, даю летать второму пилоту.

Александров в Благовещенске тут взлетал на 417-й, не убралась левая нога шасси, определили и по лампочке, и визуально. Выработал топливо, сел. Через две недели ногу сделали: неисправен был подкос-подъемник. Я завез экипаж Володи Щербицкого, и они перегнали ее домой, а вчера мы на ней и слетали в Норильск.

В «Красноярском рабочем» аэрофлотский борзописец (сам летает, сукин сын, бортрадистом) расписал, как на Ил-62 Бруно Рамбургер геройски предупредил аварию, когда у него не погасла красная лампочка при уборке шасси. Всех делов-то – выключили АЗС блокировки уборки шасси, и лампочка погасла. Неисправен был концевик. Бруно, наверное, плевался, прочитав газету.

Экипаж Васи Лисненко за успешную посадку с развернутыми колесами передней ноги поощрен местными аэрофлотскими властями: каждый премирован кожаным костюмом, в каких летают на Ан-2 в гидроварианте, – вожделенная летная куртка и штаны… за наличный расчет. Ну, хоть и за деньги, а все ж на двадцатом году летчик добыл, наконец, кожаную куртку. Он же не личный шофер начальника управления, не таксист, не блатной.

Нам, перевозящим пассажиров на лайнерах, кожаной куртки не положено. Как не положено унтов, шубы, демисезонных ватных брюк-«ползунков», ватной же куртки, рукавиц. Положено только пальтишко с погонами, без воротника, на все сезоны.

Да бог с ней, с курткой. Васе, конечно, радостно: с неба свалилась куртка. И штаны кожаные. А пятьсот рублей не деньги. Не отказываться же.

Из «Известий» узнал: в Орджоникидзе 19 января произвели посадку не знаю чьи ребята на Ту-154 с убранной передней ногой, благополучно, пассажиров выкинули по надувным трапам.

Аэрофлотская гласность равна нулю: даже корреспондента «Известий» гоняли по министерству от Горлова к Васину, от Васина к Киселеву, а тот – снова по кругу…

Ну да слава богу, что все обошлось. Только не слишком ли много у нас дефектов по шасси?

25.01. Недавно был разбор ОАО по безопасности полетов. Я не любитель таких мероприятий и стараюсь как-то увернуться от них, но на этот раз решил сходить, думал, покажется новый начальник управления. Но он не показался, зато показался Левандовский.

Весь разбор он драл, порол, ругал 128-й отряд. У них настоящий бардак: начиная с командира ЛО и его зама (сделали задержку в Ташкенте – ОБХСС снимал лишние фрукты, без меры закупленные экипажем), – и далее по нисходящей. Куча предпосылок, пилоты не умеют летать, детский сад (это Ту-154 и Ил-62-то!) и т.п. Привычно.

Меня заинтересовал факт, когда у Т. на снижении временно отказал стабилизатор. Он вроде бы дал команду бортинженеру записать дефект, сообщили инженерной службе. Но бортинженер почему-то забыл записать в бортжурнал; естественно, не имея записи в журнале, работники АТБ ничего не сделали, выпустили машину в рейс. Взлетал на ней Коля Моисеев, и при уборке закрылков стабилизатор заклинило; самолет полез на мертвую петлю, командир тут же переиграл закрылки назад, справился, правда, вылетели вверх на 1500 метров. Коля – герой, представлен к «Отличнику аэрофлота», а Митрича собираются снимать с комэски.

Митрич темнит, в объяснительной пишет что-то про гриппозное состояние… Ясно, что-то не так. Он 30 лет летает и грамоте знает. Но нам довели именно вот так, как я описываю. Получается: бортинженер разгильдяй, а Т. просто не проверил запись, за что и несет ответственность.

Если б я не знал случаев. Как-то летом, в начале эксплуатации Ту-154, взлетал из Северного КВС А. Летали на новых «Ту» по старой привычке, как на Ил-18: отрывали машину в жару с последних плит коротковатой полосы. Так он и сшиб колесами УАЗик, проезжавший по дороге, проходящей как раз у торца ВПП, – аж тот закувыркался; как остались в нем живы люди, а также как выдержали колеса шасси, удивительно.

Вот когда сама жизнь ткнула носом, что это не тот самолет, что по-старому летать нельзя, что надо бы по этому случаю разобраться, выработать методику, научить молодых, да полосу поскорее удлинить, – вместо этого решили назначить виновника

и примерно наказать его за предпосылку. КВС предложил бортинженеру взять вину на себя: мол, увидел на разбеге, что растет температура газов на двигателе, молча чуть прибрал режим, вот и не хватило командиру полметра высоты над дорогой. Давай, выручай! А мы тебе потом компенсируем…

Так нам и довели: мол, бортинженер молча, без команды, прибрал режим на самом ответственном участке взлета. Был приказ, его на год кинули на землю, потом восстановили, но из-за позора он долго не пролетал, здоровье сдало, списался на пенсию. Уж наверно получил ту компенсацию… Сам же А. пролетал замкомэской еще несколько лет и тоже потом ушел, не дожидаясь, пока спишут.

Бортинженер тот, может, и не виноват совсем; скорее всего, он-то газы держал на взлете до упора. Но… нам так довели. А слухи ходят.

Может, так и с Т: бортинженер виноват, а у командира гриппозное состояние. Правда, времена не те, и вряд ли он так просто отскочит, а уж с командной должности точно слетит.

В конце разбора Левандовский поделился своими заботами, а их у него воз, потом довел до нас случай с теми минводцами в Целинограде, что намудрили со стабилизатором. Оказывается, они сумели потерять высоту с 400 до 10 метров на удалении 12 км от полосы. Спасла казахская степь.

Вот так летать не надо, Вася. Заруби себе на носу, Чикалов.

Ну, а наш 400-й отряд – на гребне славы. Оборачивается так, что Медведев молодец: сумел настроить коллектив, и коллектив показал образец работы.

Я думаю, дело не в Медведеве. Не только в нем.

Отряд Ил-62 – отряд блатных. Там могут себе позволить. Там все с ромбиками, умные, там у всех лапа. Ну, почти у всех. Вот вам и дисциплина, вот и мастерство, вот и темнят, и нарушают, и думают, что все сойдет с рук.

А у нас требования всегда были самые строгие, и блатных на Ту-154 нет; наоборот, блатные-то с него первые сбежали на простой и надежный Ил-62, летающий по столицам, да с одной посадкой, да с немереным топливом, да без бустеров, да без такого букета ограничений. Что и говорить.

В этом году было топливо, была спокойная работа, мы летали без задержек до ноября. А в ноябре начались перебои, пошли задержки, нервотрепка, – и Медведев сразу занервничал. Он-то знает: на Ту-154 хорошо, пока все хорошо. А как напряженка, жди ЧП. Но год, наконец, кончился, и командир отряда, перекрестившись в восемь рук, облегченно укатил в отпуск. Молодец, командир, так держать, командир. Уря.

Гвоздем программы была показательная порка экипажа Ил-18, умудрившегося на рулении в Мирном выкатиться за конец полосы. Причина – запускались и рулили с винтами на упоре. Ну, это дело (порка) нам знакомо, и описывать его я не собираюсь.

Репин был прав: кто гарантирует от заскока? Восемь красных ламп должны были гореть на приборной доске перед экипажем на рулении, а не горели, – и никто не заметил. Перед разворотом в конце полосы сбросили газ, винты должны были затормозить, а они с упора не сняты… По тормозам… поздно.

А может, зажрались. Один экипаж, один оставшийся самолет, один Мирный, из рейса в рейс, из ночи в ночь… Кто его знает. Прав Козьма Прутков: бди!

28.01. В Ташкенте на взлете перевернулся и упал Як-40. Экипаж пытался и не смог парировать крен. Все погибли. Указания: соблюдать временные интервалы взлета более легких самолетов за тяжелыми. Может, попал в струю, оставшуюся за большим. Ну и следить за центровкой. Хотя она на крен не влияет.

В Куйбышеве экипаж заходил тогда под шторкой не до ВПР, а до земли. Командир договорился с экипажем, что откроют его на минимальной высоте. Его и открыли… за одну секунду до земли. Второй пилот у него, кстати, бывший командир Ту-134, снятый за нарушения во вторые. Может, поспорили, сможет ли пилотировать вслепую до самого торца…

Как можно спорить, что это – игрушки? С пассажирами за спиной…

Короче, он остался жив, а второй пилот погиб. За такое надо расстреливать; был бы жив второй – и второго тоже.

В Сыктывкаре экипажу пришлось туго из-за плохой погоды: облачность – нижний край 250-300 м, десятибалльная. Ну, и куча недоработок экипажа: не увеличили наддув кабины до максимального для лучшей вентиляции, не использовали дымозащитные маски, не пытались пройти в багажник, используя переносной баллон с маской, и найти источник дыма. Не включили главное – сигнал бедствия аппаратуры опознавания! Как будто от этого сигнала дым исчезнет.

Да что там говорить: думать-то некогда было, дышать нечем…

Ох уж эти маски. Они у нас опломбированы где-то сзади под сиденьями. Чтобы ее извлечь, надо кому-то же извлекать. Надо кому-то брать управление, а другому сорвать пломбу, открыть

контейнер, надеть маску, подсоединить фишку микрофона, напялить сверху, что ли, гарнитуру, чтоб слышать же, потом отсоединить байонетный замок кислородной маски (а он очень тугой) и подсоединить к шлангу байонетный замок дымозащитной маски… И все это для того, чтобы через минуту стекла запотели и ты с матом сдернул бы с себя эту чертовщину… И все это произвести, снижаясь с высоты 5600 (в примере с Ту-134), пилотируя в аварийной ситуации, отдавая команды, принимая решения и докладывая земле, переговариваясь с бортпроводниками, сообщая пассажирам, что происходит, а главное – не забыть включить проклятый сигнал бедствия аппаратуры опознавания! И на все это – восемьдесят-сто секунд, и за эти секунды надо найти место для вынужденной посадки, за минуту-две приземлить машину и эвакуировать задыхающихся людей.

А на проклятом Западе у каждого пассажира мгновенно выскакивает, как чертик из коробочки, индивидуальная кислородная маска и повисает прямо перед лицом. И у пилотов тоже. И тогда, по крайней мере, не думая о неминуемой смерти пассажиров, пилотам не пришлось бы садиться на лес в 50 километрах от аэродрома.

Что поделаешь: в этом отношении наши лайнеры третьего поколения пока несовершенны. Будем ждать лайнеры следующих поколений.

29.01. Январский Пленум. Проглотил речь Горбачева, под впечатлением. Никогда, даже на 20-м съезде, так открыто не говорилось о том, что происходило у нас последние 15 лет и куда мы катимся.

Полтора, скоро два года у власти Горбачев и его сподвижники. Борьба, жестокая борьба в верхах еще идет, старики-брежневцы сдают позиции, с боем, но сдают. И как результат – все новые и новые материалы, все острее и прямее вскрывается прошлое, на каждом пленуме, несмотря, что только год прошел после съезда.

И все же, как много скептиков в реальной нашей жизни на местах. Попробуй их сдвинь. И я сам такой. Пусть вон Бугаев перестраивается, а я уже перестроился, еще раньше.

Мне тесно в рамках. Тут, конечно, противоречие: безопасность полетов диктует жесткие, единые рамки и нормы, а жизнь-то не стоит, требует их раздвинуть. Кто-то всегда должен брать на себя: да – вроде бы нарушать, накапливать прецеденты, и тогда Бугаев вынужден будет изменить закон, перестроиться; тогда и всем, уже легально, можно будет делать то, что

нелегально делали первые, и жизнь на шажок продвинется вперед.

Я сильно не замахиваюсь на первые роли. Попробовал насчет закрылков на 28 – сам же и обгадил дело. Может, если бы не взял на себя тогда в Сочи ответственность, то так бы тихонько все и использовали их в болтанку для расширения диапазона скоростей, и, может, как-то плавно, по каким-то неизвестным мне (блатным? кулуарным?) каналам дошло бы до наших законодателей.

Но кому в министерстве это надо? Начальнику УЛС? Ведущему пилоту-инспектору? Это ж надо оторваться от кипы бумаг, вынести на обсуждение в келью, а там тот же Васин отмахнется: не умничайте, не до вас.

Писать в газету? Конструктору? Васину? Чтобы потом кипяточек подтек и под мою задницу: а что у вас там за умник такой выискался? С одним талоном? И – повышенное внимание, нездоровое: один в ногу, а все, выходит, нет?

В коллективе вопрос о закрылках решили однозначно: умник, получил по заслугам, – а не высовывайся! Люди умнее тебя придумали – исполняй.

Кстати, о приказе Медведева по этому случаю. Там было: лишить 20 процентов премиальных за безаварийный налет. Не лишили, все получил сполна. Значит, приказ липовый?

Обсудить что-либо в коллективе трудно, легче – в кулуарах, под лестницей. Искать единомышленников, а среди них – наиболее авторитетных, чтобы они высунулись. У нас на «Тушках» летают и по 10 лет, а я – семь, молод еще.

На комбайновом заводе госприемка остановила конвейер. Каждый на своем рабочем месте делает что-то не так. Рабочий насаживает подшипник на ось кувалдой. Инженер об этом знает. По технологии положено приспособление, но его нет, и не было. Начальник цеха об этом знал, да в текучке забыл. И т.д. и т.п.

Ну, а у меня-то? Все – по технологии. Все расписано. Все учтено. Все регламентировано. Все контролируется. Дышать нечем.

Того рабочего заставили снять насаженный подшипник, сделали приспособление, научили работать, дело пошло, сделан новый шажок.

А у нас оно и шло.

В принципе, машина есть, топливо есть, обслуживание есть, загрузка есть, погода в рамках, – лети. Чего тебе еще надо? Больше рейсов? Пассажиры зимой летать не хотят – отдыхай. А летом – хоть завались рейсами. Такая работа.

Конечно, есть новаторы, вроде Скрипника из Дальневосточного управления, которые мыслят категориями ЭВМ и создают биотехническую систему «экипаж-самолет», где я, живой человек, буду какой-то частью. Так и кажется, что завтра нацепят датчики, послезавтра вставят штекерные разъемы, а потом, глядишь, и кишечник пришьют к унитазу. Система!

Кувалда и ЭВМ. Истина, как всегда, где-то между.

Как же нас, летчиков, расшевелить? Чем нас, кроме рубля, заинтересовать? Как использовать на благо всех тот собственный сок, в котором мы варимся? Как сдвинуть тех, кто наблюдает молча из угла, ворча и поплевывая? Такой ведь к любой перестройке приспособится. А если из таких состоит коллектив?

Кстати, в прессе все чаще проскальзывает такая крамола – из уст людей авторитетных, толковых руководителей: развращенный коллектив. Антиколлектив. Мало ли у нас таких? Шофер против приписок высунулся – его дружно, коллективом к ногтю! С энергией, достойной куда лучшего применения.

31.01. Все, успокойся, остынь, отвлекись. Сильно уж увлекся перестройкой.

Сходил тут на собрание партхозактива. Действо – в худших брежневских традициях, все по бумажке. Я возмущался, все кругом возмущались, но партком провел мероприятие и поставил галочку.

Зачем тому парткому перестройка. Тут со своей стройкой бы управиться. Да и на окладе же.

Я заметил: у нас на все должности, где надо балабонить языком, пролезают бывшие инженеры АТБ. И то: у них зарплата никудышняя, а ответственность большая, иной раз сам по локти в масле, вместе с техником на морозе гайки крутит. А тут тебе предлагают с трибуны руками водить и разглагольствовать ни о чем, и платят даже больше. А ответственность – партийная, то есть, никакая. Завалил дело – ну, выговор объявят, ну, снимут, но не в тюрьму же. Ну, еще страшное партейное взыскание – «на вид» поставят. Поставить на вид – значит: налить, поставить, а выпить со всеми не дать, пусть слюнки текут.

И люди туда идут. Вот и новый наш, М., из тех же. Оно ему надо – эта перестройка? Вот болтать о ней, мероприятия проводить, – это пожалуйста.

Да что там говорить. Засыпали нас цифрами. Но я запомнил лишь одну. Объединенный отряд, за год сэкономил 150 тонн топлива. А мой экипаж, по своим бумагам, на полном серьезе, сэкономил 80. Все летные отряды сэкономили, никто не перерасходовал. В нашем 400-м ЛО я не один такой – все по 50-60

тонн сэкономили. Где же оно, топливо?

Вот и выходит, что все это туфта. Болтовня. Дутая экономия. А сказать об этом с трибуны слова не дали.

Отдохни, Вася. Подожди, пока Бугаев не ткнет Левандовского, тогда, может, Левандовский придет к Медведеву, а тот соберет нас: помогите, экономьте не по бумажному, а реально, а то без штанов не остаться бы.

А пока Левандовский много и умно говорит с трибуны, но все эти цифры – и по управлению, и по всему министерству, – туфта.

Надо подождать, год, два, летать честно, экономить честно, как и экономил, – но нечего ходить в партком с идеями. Там… поморщатся.

Это называется «александризм-гринизм», болезнь нетерпения. Александр Грин так мечтал о наступлении желанного социализма, так переживал, что безвременно умер.

А здоровье надо беречь. Эмоции же тратить на красоту работы. Получается, работа как самоцель: шлифуй, наслаждайся мягкими посадками, красотами, пейзажами, чувствуй себя на своем месте… за это еще и деньги неплохие платят. Но не высовывайся из своего мирка. Как мы были разобщены, каждый экипаж сам по себе, так оно и будет. И в условиях нынешнего Аэрофлота нечего обольщаться красивыми и правильными речами, статьями и материалами пленумов. Это все – для тех, кому только предстоит еще научиться работать на своем рабочем месте. Хотя бы так, как работаем мы.

Все летаем на Благовещенск. Крайний раз был рейс наслаждений. Погода звенела, Муйские хребты были великолепны, кормили хорошо; моя половина полета удалась вполне. Правда, при приземлении коснулся почему-то сначала левой ногой, но мягко и точно на знаки. Заруливал, старался, но по ряду причин, понятному только пилоту, не смог встать точно по разметке на тесную благовещенскую стоянку. Но это мелочи. Купил сметаны и любимого сыру, в обратном полете отдыхал, предоставив Леше возможность соревнования.

Леша превзошел. На посадке я демонстративно сложил руки на груди, и когда едва ощутил утонченное, сверхлегкое касание, непроизвольно издал мучительный стон неземного удовольствия. Это был шедевр, на создание которого способен только Мастер в порыве немыслимого, божественного вдохновения.

А всего-то: прикоснулся восьмидесятитонной железякой к бетону на скорости 250 км/час, и многочисленные колеса шасси раскручивались поочередно: сначала передние пары нащупывали бетон, потом средние, и, наконец, задние. Туча сизого дыма

осталась висеть над полосой: резина с колес снялась идеальным, тончайшим слоем.

Я знаю, есть мастера, грейферным краном берут с земли яйцо, ковшом экскаватора закрывают спичечный коробок, пневматическим молотом – крышку часов; точно читал, как бульдозерист отнивелировал на глаз футбольное поле с перепадом 2-3 сантиметра. Алексей Дмитриевич Бабаев вчера точно мог стать с ними в ряд.

Сегодня слетали в Ташкент с разворотом. Проверяющим был Булах, он летел туда, а обратно я отдал управление Леше, он справился хорошо, посадил на 7. Но вчера у него посадка была – на 12…

Все, через пару дней иду в УТО на месяц.

2.02. Политика руководства партии меня не то чтобы настораживает, а как-то заражает скептицизмом. Больно уж резво по сравнению с реалиями жизни принимаются кардинальные решения.

С пьянством покончили? Ага, как пили, так и пьют, ну, потише. Обществ по борьбе поналепили, а толку?

А тут тебе – и руководителей выбирать, и выборы демократизировать, и законы новые, и указы, и реформа суда, и повальный хозрасчет, и индивидуальная трудовая деятельность…

В жизни же все пока стоит. Ну когда мы в Аэрофлоте дождемся, чтобы своих руководителей сами выбирали? Когда рак на березе свистнет. И отговорка будет: у нас Устав. Но такой же устав в любом другом монастыре найдется. Для рекламы по телевидению – пожалуйста: на РАФе выбрали директора. А толку?

Сумской метод везде хромает.

Суды наши неправедные…

Целые заводы выдают сто процентов брака, но как их закрыть. Кто же людей кормить будет. Кто возьмет на себя ответственность и разгонит весь этот коллектив бракоделов поганой метлой? Да никто. У нас – социализм и забота. Дети же бракоделов не виноваты, что папы гонят брак.

Капитализм бы ответил, кто разгонит. Голод названье ему.

Сиди, пропагандист, сиди и помалкивай. Запиши формально что-нибудь в журнал. Ничего не изменилось, одни разговоры, много слов.

«Известия» выдавили из Васина несколько слов о результатах расследования катастрофы с самолетом Саморы Машела. Васин не отрицает, что экипаж купился на ложный маяк VOR. Отвернул на 37 градусов вправо. Командир еще спросил штурмана, в чем

дело, тот ответил, что так показывает маяк. И у опытнейшего экипажа не возникло никаких сомнений относительно того, что приходится отворачивать в сторону гор на такой угол в 96 километрах от аэродрома. При комплексном-то самолетовождении…

Короче, пустили пузыря. Не будет же замминистра говорить всю правду: что это элементарное разгильдяйство, что случай вопиющий, что так вдоль границы не летают, вслепую в горы не снижаются, что пилоты доверились штурману, а сами разинули варежку. Не сказано, и куда смотрели диспетчеры.

Избалованы они этими маяками VOR, доверяют им слепо. Заграница… У нас-то уровень наземного обеспечения полетов таков, что постоянно держит экипажи в должной напряженности: мы не шибко-то доверяем ни наземным, ни бортовым средствам, а все в комплексе.

Нет, не готова у нас ни земля к перестройке, ни психология наша.

15.02. Полсрока в УТО оттянул. Хожу вольным слушателем, без конспектов; их у меня никогда и не было. Нет нужды. Все то же, что и 6 лет назад. Так же, без подготовки, первым, левой ногой, сдаю экзамены. Люция Александровна Стенина, одно имя которой ввергает в дрожь большинство наших убеленных сединами пилотов-ветеранов, ставит мне пять по аэродинамике, хотя я откровенно признаюсь ей, что не помню ни одной формулы. Но ответ мой и без формул ее вполне удовлетворяет.

Значит, знания мои еще с училища твердые, добротные, а нового в наших науках так мало, что каждое изменение и дополнение мы в курилке обсасываем назубок.

Зачем тогда это УТО? Я не гений, такой же, как все, только экзаменов не боюсь. Если знания есть, то у доски я – на коне.

Все то же. Скучно.

Пришло, наконец, изменение к Руководству по летной эксплуатации. Узаконили заход с закрылками на 28 как нормальный. Мне бы плясать… Уря, я был прав!

Но наивно было бы полагать, что я торжествую. Мне грустно. Товарищи мои успели уже и позабыть, как они год назад дружно осудили мою самодеятельность в Сочи, причем, осудили-то походя. Не было приказу, а теперь есть приказ. Вот и все дела. Придет приказ летать на квадратных колесах – полетим. Вот вся разница, вот и вся принципиальность.

Что ж, за год я стал мудрее. Усталая, грустная мудрость.

Два отряда, наш и Ил-62, объединяют. Ил-62 вливаются к нам четвертой эскадрильей, чтобы всего у всех было поровну. Нашу вторую эскадрилью разбрасывают по остальным. Таким образом, я опять наверно уйду в свою прежнюю, третью, вместе с экипажем, а партийная нагрузка моя свалится, как камень с души.

Ну и слава богу. Мне сейчас трудно быть пропагандистом. Я могу пропагандировать одно: извечные, еще от Христа, общечеловеческие нравственные ценности. Работай честно, уважай себя и людей, не бросай в беде, не воруй, не завидуй, помогай другим, будь самокритичен, – в общем, будь человеком.

Этот год нашему предприятию ничего не даст. Не надо рвать пуп, голосовые связки, не спать ночами, изобретать. Надо честно и спокойно отработать, не заботясь ни о бумажной экономии, ни о какой-либо перестройке. Не нам экономить, ну, разве что для себя, чтоб долететь. Эта экономия – капля в море, она не стоит душевных сил, на нее затраченных. Не надо соревноваться – это фикция. Не надо писать в газету – это без пользы. Нет, надо просто жить, дожить до следующего года, может, еще и до последующего; дождаться, может, и наше предприятие перейдет на самоокупаемость, но и то, на моем рабочем месте ничего не изменится. Разве только навялят полеты без штурмана. Но до этого еще далеко, да это и не на пользу безопасности, просто очередные фанфары. До первой катастрофы.

Получается, что мы, летчики, воистину парим над грешною землей, орлиным, так сказать, взором скользя поверх людской суеты. Перестраивайтесь, люди, но… хотя бы подтянитесь до нашего уровня. А мы почиваем на лаврах… потирая поротый-перепоротый зад.

Вот когда клерк в своей конторе будет трястись за свое место, за каждую закорючку расписываясь и неся ответственность перед прокурором, да деньги за это получая справедливые, – вот это будет перестройка.

И когда рабочий будет из вытрезвителя рад за любые деньги вырваться, лишь бы не узнали на производстве и не выгнали, – тогда я поверю, что хоть что-то сдвинулось.

Их ведь миллионы, десятки миллионов; а что нас-то – тысяч тридцать на всю страну.

Что – клан? Каста? Неприкасаемые? Соколы?

Ну а что. Может, и каста. Каста поротых, муштрованных, гибких, реагирующих, отдающих себе полный отчет, добровольно положивших на алтарь все свои слабости, радости, здоровье и саму жизнь. Все – службе.

И это – не военная служба, где тебя с детских лет готовят, кормят, одевают, думают за тебя, посылают на смерть во имя

Родины, а в старости хорошо обеспечивают. Нет, наша служба скромнее обставлена, все за свой счет, не хочешь – не держим, но зато всю жизнь под прицелом, под колпаком, каждое движение, каждый вздох: мы возим миллионы людей. Не на земле – в воздухе, десятки тысяч часов. И везде – принимай решение, бери на себя. И всегда – немыслимо тяжелый груз ответственности за спящих за спиной людей.

Военные редко думают о цене. Любой ценой! Это мышление обеспечивается всей мощью державы.

А мы цену знаем всему. Военный знает, что должно быть вот так. Должно быть топливо, должна быть погода, должен быть выходной, должен быть накормлен и спать уложен, сам и твои солдаты.

А я знаю, что топлива нет, что погода – какая уж есть, а везти людей надо. И решает тут не вышестоящий начальник, а я сам. И люди за спиной – вот уж о чем военному не надо волноваться.

Нет, наша служба – одно, военная – совсем другое, и у нас, и у них – свои проблемы; противопоставлять и даже сравнивать, как вот я здесь, просто некорректно.

Но перестраиваться? Те, кто служит, так и будут служить.

214 летный отряд выбирал командира. Вообще-то идиотизм, как в гражданскую войну. Но – выбирал. Выбора, собственно, не было, кандидатура одна, пилота-инструктора Ш., спущенная сверху. Но – один нюанс. Коллектив впервые обсуждал будущего руководителя.

Если б так в партию принимали. Он, бедный, час стоял перед лицом своих товарищей. Все ему припомнили. И жесткий, авторитарный стиль руководства. И что любитель субординации, в ущерб делу, до самодурства. И многие другие черты. Народ выговорился вволю. И Ш., бедный, стоял в мыле.

Конечно, он потом припомнит им; наплачутся. Поневоле припомнит. И вот из-за этого я – против выборов руководителя. Нигде и никогда такого не было – и не будет, откажутся со временем. Коллектив у нас выбирает атамана не по деловым качествам, а по степени возможных удобств.

Но факт, прецедент налицо.

А в партию – только подай заявление. Только подай! И всё. Автоматом. Все – за, против – нет, воздержавшихся – нет, единогласно, поздравляем вас, товарищ, следующий вопрос повестки дня…

Нет, какая там перестройка в партии. Человек подает заявление «хочу быть в первых рядах строителей коммунизма», а между строк читается: «хочу быть в первых рядах очереди к

креслу, к благам», а взносы – что ж, за все надо платить, – имеет смысл.

Что – цинизм? Нет, так оно и есть, за редчайшим исключением. И то, бедный человек, вступая в партию по убеждениям, чувствует себя неловко под взглядами товарищей, которые как бы спрашивают: что – вводиться пора? Или: что – местечко освобождается? И все всё понимают, и все молчат, и все – за. Ну, таков порядок нашей жизни.

16.02. Кроме захода с закрылками на 28, пришли еще какие-то изменения в РЛЭ, нам сообщил Медведев. Из шести видов ухода на второй круг оставили один, самый непривычный: закрылки убираются раньше, чем шасси, чтобы, если вдруг возникнет просадка, не чиркнуть голым брюхом, а оттолкнуться колесами. Но это все слухи, а самих изменений мы пока не видели. Ну, переучимся по новому, нам не привыкать.

Медведев, сам превосходный пилот, читает нам в УТО предмет: Руководство по летной эксплуатации. По идее – главный, главнейший для летчика предмет теоретического обучения, с абсолютным применением на практике. И знать его надо назубок.

Но в РЛЭ много разночтений и интерпретаций. Спорим, а что толку. Принцип один: победителей не судят, а случись что – вспомнят все грехи. Все-таки, если у нас, где все по букве, где все для прокурора, где требуется миллиметровая, стерильная точность во всем и за все ответ, если у нас, в авиации, – и такая неразбериха… то какой же бардак в других отраслях.

Боже мой, ну что тому рабочему – да не одному, миллионам, – что им-то прокурор? Да плевали они. Какая, к черту, ответственность того же строителя, токаря, пекаря, оператора машинного доения. Ну, брак. Ну, исправим. Ну, премии лишим. И все.

И вот перестроить надо их мышление – им самим перестроить себя и самим на себя взвалить бремя ответственности, сознательно взвалить.

Во всем мире это делает голод. Или идеи? Вот в чем вопрос.

Нам, летчикам, эту ответственность засаживали кнутищем, и неоднократно, и жестоко, и против всякого нашего желания, не спрашивая.

А не согласен – вылетишь из системы и будешь думать о куске хлеба.

Мне понравилось в «Комсомолке». Время ворчания, мол, уже прошло, время открытой критики проходит, пора, мол, кончать, а то получается одно критиканство; давай конкретные идеи.

Ага. Как скоро. Нет, брат, жизнь течет медленно. Ворчали 20 лет. Теперь критиковать, видите ли, время проходит. Да чтоб нация осознала шкурой то, что происходило при Брежневе, да поняла то, что строит Горбачев, – надо годы. Надо эту эпоху обсосать, описать, а прежде выстрадать мозгами. А то как все просто. Время прошло, давай-давай, предлагай.

Ну, давай, давай. А я послушаю.

Предложить, не осмыслив? Реальное предложение опирается на реалии, иначе абсурд. Я вот на своей шкуре испытал, а все не могу осмыслить: так что же мне предложить? Я не знаю.

Я знаю, что предложения упрутся в ту стену, которую еще критиковать двадцать лет и разбивать надо, и затаптывать остатки, а уж потом предлагать. Тут комсомольским задёром не возьмешь.

Вряд ли стоит ожидать зримых экономических сдвигов в 12-й пятилетке. Немножко за счет улучшения дисциплины, может, и достигнем. Но еще стоит каменный бюрократический аппарат, непроходимы его рогатки. Да и чего добьешься старыми методами. Нет, годы уйдут на внедрение бригадного подряда, хозрасчета и т.п., пока вымрут ретрограды, сменятся более расторопными хозяйственниками. Ой, как это еще далеко…

Рыба гниет с головы, это мы видели. Но с головы и заживает. Как бы ни бурлили массы, как ни революционна была бы ситуация, а без головы толку не будет. Голове же нужна современная философия, теория, наука… где ее взять? Она бездействует. Годы и годы уйдут. Как осмыслить сложную ситуацию в громадной стране, как высчитать пропорции, на что опереться в экономике, как влиять на массы, какие обосновать перспективы и чем…

Но все это должен делать новый человек. Старый, прикипевший к креслу, скорее застрелится, но не перестроится. А уж низы как без бутылки не обходились, так и не обойдутся еще 20 лет. И так – всё.

Молодежь, с ее максимализмом, никогда не поймет, что человек сложен. Сосед – вор, значит, все воры. Соседка пьет – значит, все женщины пьют и рожают дебилов. Папа несун – все несут. Мама дала взятку врачу – все берут. Черное – белое.

Ну как из этой молодежи воспитать нового человека? А без

этого мы вперед не продвинемся, – вперед, мимо и далее кормушки, мимо и далее хлеба и зрелищ.

Только личным примером.

20.02. Горбачев разъезжает по Прибалтике и общается с народом. Что-то уж очень он много раз повторяет одно и то же. Вдалбливает. И так это он настырно спрашивает, понял ли народ, и так это дружно все ему поддакивают, что, мол, да, поддерживаем, так держать… что аж фальшью попахивает.

Ну да и что скажет любой из толпы, когда к нему обратится генсек?

Я хорошо помню: на весь разворот «Огонька» – самодовольное свиное рыло… «Наш Никита Сергеевич!» Ваш, ваш, сраколизы. Помню и благодушествующего барина Леню, коллекционера наград.

Двадцать пять лет я вполне сознательно верил, и кому… Никита в памяти народной остался одним только словом: дурак. Дурак у власти такой страны. И позабыты те книги, от которых ломились полки…

А Леня-барин… как все ждали его смерти. Миротворец. Сгноил страну.

Андропов, Черненко… сами себе в лицо плюнули, перед всем миром.

И вот вроде бы человек. И вот она – власть. Огромная. Мы помним Сталина. Мы забываем Ленина. Если Горбачев вернет нам ленинские нормы, ленинский стиль, если хватит воли, таланта, сил, здоровья, если его сберегут – мы победим. Если же злые силы, те, кто сейчас молчит, опутают лестью, захвалят, заподдакивают, зарекламируют, сделают удобненько, уютно… царствуй лежа на боку, – пиши пропало.

Тогда мы уже не догоним мир, и социализм наш, в том виде, в каком его оставили нам самые верные, вернеющие ленинцы, благополучно канет в Лету, оставшись неудачным гуманистическим экспериментом, аномалией жестокой нашей истории. А мы, разочаровавшись в этих бредовых идеях и обозлившись на то, что жизнь наша была всего лишь мираж, нырнем на самое капиталистическое дно и станем, в злобе на себя и на весь мир, самыми яростными апологетами закона джунглей.

А говорят, коммунисты не веруют. Еще как веруют! Я только поражаюсь убежденности Горбачева. Может, конечно, он лучше видит сверху. Он и сам об этом везде говорит.

Но видеть можно по-разному.

Наш Аэрофлот в сводках выглядит благополучнейше.

Современная газотурбинная техника. С каждым годом процент перевозок на ней растет. Конечно: списывают Ил-14, вот и растет. Как растет количество перевозок на грузовиках по сравнению с телегами.

Дисциплина. Устав. Форма одежды. Регламент. Контроль. Процент надежности.

Ну а как оно на самом деле, я уже семь тетрадей исписал.

Я к чему это привожу. В «Известиях» статья о проблемах Морфлота. Те же беды. Нас, авиаторов, еще в пример ставят.

Напиши в газету честный человек о проблемах МПС – те же беды. Так же падает престиж профессии, Так же шофер-дальнобойщик на своем грузовике зашибает вдвое больше, чем капитан океанского лайнера, не говоря уже о такой шерсти как командир самолета или жалкий машинист.

А ведь разве сравнить капитана того же «Михаила Лермонтова» со мной? Или машиниста, ведущего состав в 10 000 тонн, длиной три версты? Да я против них… ну, шофер автобуса, что там и говорить. Да так оно и есть, и я вполне отдаю себе отчет, что всяк сверчок знай свой шесток.

Но проблемы одни. Если капитан лайнера мечтает о том же, что и машинист тяжелого состава и о том же, что и я: остановиться где-то в пути… и всем – спать! Спать, спать, спать, а остановку в пути списать на какой-нибудь паршивый шторм. Знакомо как!

И жилья нет. И зарплата мала. И – на износ…

А Горбачеву видно: план выполняется – слава богу, эта дыра пока заткнута.

Да, в массе он как рыба в воде. Эх, к нам бы его в массу. Может, пнул бы наших начальничков. А то легко ему говорить: да вы, мол, сами себя боитесь. Забоишься тут.

Нам, аэрофлотовцам, выбирать позицию не надо. У нас она вполне активная. Мы за перестройку. Под тем, что здесь пишу я, подпишется любой. Нам всем надоело. Но шлюзы закрыты.

24.02. Сдал РЛЭ, теперь формально досидеть до конца недели: медподготовка, ГО, приборы, физкультура, ППР, и в конце – занятия по полетам без штурмана.

Подошел сегодня ко мне секретарь парторганизации: в какой эскадрилье я желал бы работать? Не скрывает, что я нужен как пропагандист. На мой вопрос, о чем я буду говорить на занятиях и за что агитировать, помявшись, ответил, что, может, все еще изменится… Смех в зале.

Я выразил желание вернуться в свою третью, а то мною все дырки затыкают: хотели перевести в четвертую, а там все чужие.

Правда, там работает Репин. Но я предпочел бы летать с ним вторым пилотом, а не принимать его как штатного пилота-инструктора: он все-таки тяжеловат характером; там, где я подошел бы как помощник в полете, мы бы сработались. Он меня очень ценил в качестве второго пилота. А сейчас я сам чувствую инструкторский зуд.

Но дело не в этом. В третьей работает Солодун, вот с ним я согласен работать в любых сочетаниях, главное, из-за его исключительной человечности и порядочности. Это – Человек.

Булах уходит командиром первой эскадрильи, но там я тоже никого не знаю. А с Федоровичем неплохо бы работалось. Он номинально считался у нас комэской даже при Кирьяне, да и при Попкове тоже. С ним можно решать любые вопросы.

Рульков проходит годовую, надеясь еще с годик полетать. Но что-то похудел, врачи гоняют его насчет желудка. Жалко было бы: уж человек все отдал авиации.

На днях в УТО Медведев вызвал с занятий несколько человек командиров среднего возраста. Пришли мы в кабинет, там сидит подполковник ВВС. Уточнялись наши данные на случай мобилизации в военное время: мы, оказывается, приписаны к его полку Ан-12. Кто-то был приписан раньше – ушел на пенсию, кто-то только дорос; военным нужны опытные экипажи.

Опрашивая меня по анкете, офицер дошел до графы «Летные происшествия и предпосылки». Я сказал, что – было: разбил АНО. Подполковник удивленно и недоверчиво переспросил: а что – разбитая лампочка считается у вас предпосылкой?

Медведев заерзал, засуетился и зачастил, что это так, мелочь, порядки наши… Мне стало за него неловко. Думаю, ему тоже теперь неловко, по прошествии времени. Хочется забыть.

Нет-нет, да и ЧП. В Омске заходил борт, Омск закрылся, пошли в Петропавловск. Там тоже штормило, к прилету борта образовался гололед, сцепление ниже нормы. Ну, деваться некуда, командир решил садиться. Сел, остался на полосе, а развернуться на льду и освободить полосу не смог. А тут еще следом Ту-154 на запасной, а ВПП занята. Крутился он, крутился, деваться ему уже некуда, хоть в поле садись. Сделал 6 кругов – борт никак не стащат с полосы, а топлива уже нет. Плюнул и сел на грунтовую, неподготовленную, не очищенную от снега, ну, благополучно.

Кто виноват? Синоптик? ПДСП? Аэродромная служба? Васин наверняка скажет: виноваты экипажи. Надо было тщательнее анализировать обстановку. Или он уже перестроился и понял, что

по бумагам не всегда получается?

И вовсе анекдот. В Кутаиси взлетал Ту-154, вдруг на разбеге пассажир в первом салоне заметил, что занавеску тянет в вестибюль. Пассажир – не посторонний человек, а корреспондент «Воздушного транспорта», – вскочил, видит – входная дверь не заперта, ее уже отсасывает потоком. Прыгнул, попытался закрыть – не тут-то было, силы мало. Заколотил кулаками в дверь пилотской кабины; выскочил бортинженер: у чем дело? Срочно прекратили взлет, остались на полосе.

Кто виноват? Кто при чтении карты доложил «двери-люки закрыты табло не горят» – и нажал кнопку проверки ламп? Или не нажал? Или не ответил? Это раз. А командир, не заметивший мигающее табло «К взлету не готов?» Это два.

Короче, инженера – на год, пилота-инструктора, что сидел на левом кресле, – на полгода на землю. И поделом.

А корреспонденту – знак «Отличник аэрофлота». Заслужил.

Но я бы на месте конструктора подсоединил бы сирену при даче взлетного режима не только к предкрылкам и закрылкам, а просто к табло «К взлету не готов», которое учитывает все жизненно важные случаи на взлете. Только дали взлетный – тут же загудела сирена – сбросил газ и разбирайся. Один взгляд – дверь! Две секунды, закрыть, – и не было бы прерванного взлета. Экипажем отпороли бы бортинженера, урок на всю жизнь, и Аэрофлот на полгода не лишился бы двух специалистов. Кому лучше-то?

Но – буква! Бди! А туполевцам не до нас, они уже клепают Ту-204, самолет нового поколения. Учтут ли уроки Ту-154?

Нам нужна кабина, в которой легко было бы работать, решать главную задачу.

Принцип действий в особых случаях полета на всех наших самолетах примерно одинаков. Загорелось табло. Доклад командиру. Командир бросает печеное-вареное, решает задачу. Ложный сигнал? Проверить по другим, дублирующим приборам. Соотнести. Логически просчитать варианты. Сделать вывод. Решить. Скомандовать. Бортинженеру произвести ряд операций. Кому-то контролировать. Кому-то же еще и пилотировать, вести связь и решать главную задачу – полет, с учетом изменений, произошедших при данном отказе.

Надо знать на память множество цифр, выбирать необходимые и постоянно решать задачу: если эта величина не превысит… а другая не приблизится… а третья… и т.д.

Но почему?

На «Москвиче» есть указатель давления масла, а на

«Жигулях» – лампа падения давления. Я на тяжелой дороге нечаянно пробил поддон и не заметил по стрелке, как ушло масло и упало давление, и только услышав скрип подшипника, к счастью, успел выключить двигатель; все равно пришлось делать капремонт, ну, малой кровью обошелся. А на «Жигулях» бы загорелась лампочка перед глазами, ее видно лучше, чем ту стрелку, и двигатель остался бы цел.

Самолет забит всякими вычислителями, кворум-элементами, сигналы сравниваются, и выдается сигнал на лампочку «по большинству голосов». И это уже вчерашний день.

А мы в сложной ситуации ломаем себе голову, в то время как копеечный транзистор может собрать все сигналы в кучу и выдать команду прямо на исполнительный механизм.

Это есть и делается. Трудно предположить, что летчик на истребителе, где вероятность повреждений и отказов гораздо выше, чем у нас, тратил бы свое внимание на азбучное определение отказов. Там надо другое решать.

Но нам в Аэрофлот попадают лишь объедки от армейских разработок, обсосанные десятилетиями, морально устаревшие.

Я верю, что конструкторы думают об этом. Но пусть думают быстрее.

Представить себе кабину… Нет тахометров, нет указателей температуры, всяких манометров, вольтметров и прочая. Есть только негорящие табло. Автоматика следит за всем. Пилоты заняты своим делом. Загорелось табло – нечего думать, нажми его – и все будет делаться автоматически, а пилотам останется лишь контроль.

Но это – сладкие сны. Иждивенчество.

25.02. А теперь собираемся летать без штурмана. Весь мир летает, а мы чем хуже?

Чем? Да всем. Хуже самолеты. Хуже земля. Хуже порядок.

Когда Валера Ковалев из-за нашего «порядка» уже собирался садиться в поле возле Калинина, на полосу его вывел штурман.

Когда Гурецкий падал ночью под Ташкентом с тремя отказавшими двигателями, то вывел его на Чимкент штурман.

Я не уверен, справится ли в подобной ситуации на Ту-154 тот, кто так ратует за полеты без штурмана. И самому-то… не дай бог.

Читая материалы по катастрофе парохода «Адмирал Нахимов», я поразился тому, как вел себя капитан «Петра Васева». Он стоял и смотрел в экран локатора. Ему доложили, что по курсу пересекающий борт. Он бросил пару слов насчет маневра расхождения и снова уперся в локатор. Ему говорят – он молчит. Ему кричат уже – он все в свой локатор смотрит. Необъяснимое,

непонятное поведение.

Понятное и объяснимое. Заканчивается длинный, долгий, многодневный, многомесячный рейс. Последняя ночь. Утром швартовка. Множество вводных. Усталость навалилась. Как бы не оплошать напоследок. Следить за всеми мелочами. Вон вроде что-то по локатору… Проверить лично. И – зациклился на локаторе. Пока среди кучи информации дошло, что же сейчас главнее – локатор или пересекающий борт…

Короче, как в том старом анекдоте про Робинзона Крузо: «Козу, козу помоги поймать!» Ну и что, что ты – Василиса Прекрасная, ну и что, что исполнишь любое желание, – ты козу, козу!

Мы частенько ту козу ловим, ловим, а потом глядишь – поймал предпосылку. А комиссия никак не возьмет в толк: перед ним Василиса Прекрасная, а он ее просит козу поймать. Нелогично.

И все больше такой нелогичности. Я-то, рядовой, стараюсь как-то сглаживать возникающие козьи циклы, а мне сверху все подкидывают вводные: крутись.

Мы и так летаем не на самолете, а на крылатом кроссворде-ребусе. Уже не тайна, как это чудо в перьях создавалось, а главное, в какие времена. И теперь ясно, какие мотивы двигали теми, кто напихивал наш корабель этими самыми кроссвордами. Но это – основной тип Аэрофлота, на 25 лет вперед, и замены ему нет и не будет до 2000 года; так и будем кроссворды разгадывать.

На Як-40 налет 70 часов в месяц круглый год, и вся работа с базы. Не хотели ребята с него уходить, за уши их тянули на «Ту», бередили затаенное – полетать на лайнере… Полетали; теперь вспоминают Як-40 как прекрасный сон.

Мы на 20-м месте среди летчиков мира по зарплате. У нас в новых пилотских свидетельствах, состряпанных по образцу ИКАО, стыдливо пропала одна графа. Идут по порядку первая, вторая, третья, – соответственно: принадлежность, название документа, номер; потом фамилия и год рождения – четвертая графа, а за нею сразу шестая: гражданство, и далее уже по порядку.

Злые языки утверждают, что пропавшая пятая графа называется в крещеном мире «счет в банке». Комментарии, как говорится, излишни. У советского летчика в банке не счет, а пиво. И то, надо еще очередь у ларька за ним выстоять.

Ладно со счетом. Зато у нас все бесплатно. Жри что дают. Хочешь, не хочешь, жуй в УТО месяц закон Бернулли. В министерстве знают, чему, сколько и как учить. Фюрер думает за нас. Фюрер задает рамки, в пределах которых летчик свободен в принятии любого решения: от «принимаю» до «не принимаю». Но

я еще не видел записи «не принимаю».

И в этих рамках нам предлагают перестраиваться, начать с себя.

28.02. В Аэрофлоте появились пилоты-ученые. Ну, ладно, Васин. Толк от его учености мы на своей шкуре испытываем. Вся его ученость направлена на затягивание гаек.

А вот командир Ереванского УТО Ерицян. Летал рядовым, потом пилотом-инструктором. Кандидат психологических наук. Как честный человек пытался применить свои знания, мысли, разработки на практике. Еще пятнадцать лет назад ратовал за изучение личностного фактора как решающего в безопасности полетов.

К тому времени в мозгах нашего руководства как раз назревал нарыв раскрепленного метода формирования экипажей. Человек-робот должен был работать за штурвалом, а значит, упор делался на механические, намертво вдолбленные знания и навыки, на железную, беспрекословную дисциплину и как результат – на абсолютную взаимозаменяемость любой пешки из большого экипажа, а значит, беспечальную жизнь командного состава.

Ничего из этой затеи не вышло, а после ряда катастроф с опытными членами экипажей наука засомневалась в целесообразности раскрепленного метода, и летная служба министерства шарахнулась в другую крайность, о которой я уже упоминал: строго закрепленный экипаж. Толку и из этого не получается, истину надо искать где-то посередине, было бы желание.

Так вот, Ерицян, мужик думающий, сам пилот, штаны просиживал не в кабинетах, а за штурвалом. Но не в струю попал: его идеи тогда казались утопией. Начальник Инспекции министерства дал ему две минуты на изложение «вопроса» и посоветовал передать его науке. Спихнул. Ох уж эти начальнички.

Короче, разгромили мужика с его идеями, ошельмовали в нашем бульварном журнале, который порядочный летчик и открывать не станет. «Теоретика» стали жрать. Комиссия из министерства быстро свела счеты с сильно грамотным пилотом-инструктором, а дабы крамольные идеи не распространял, сняли его в рядовые. Как у нас водится, стали искать зацепки в технике пилотирования, копаться в расшифровках… Если надо, зацепку у летчика всегда найдешь. Но Ерицян оказался сильным пилотом – отстали.

А тут освободилась вакансия – начальник УТО. Рядовому пилоту Ерицяну предложили эту широкопогонную должность –

согласился. Все равно ведь сожрут. А здесь, в кабинете, крамолу можно распространять потихоньку.

Вывел УТО в передовые, использует ЭВМ, короче, думающий человек, энтузиаст, пошел впереди. Обидно ему за нашу науку, за НИИ ГА, за Ульяновскую ШВЛП. Отстали они от жизни, а Управление летной службы не чешется.

Много хороших, дельных мыслей высказал он корреспонденту «ВТ». Во многом мы с ним единомышленники. Он ратует за гуманизацию летной профессии. Крамола. В министерстве всегда считали и считают, что летчик должен быть тупой и храбрый, бэзпрэкословно спольнять прыказы и тщательно изучать, сколько ведер заклепок идет на постройку его самолета. И еще он должон буть идейный и беззаветно преданный. И требовать с подчиненных. А все остальное за него думает фюрер. Мы на то тут и посажены, чтобы думать и решать за вас.

У Кузьмы Григорьевича нашли язву, надо делать операцию. То-то он исхудал последнее время. Обидно за старика: все отдал авиации, в том числе и здоровье. Ну, он-то хоть Заслуженный пилот, пенсия 250 р.

Репина на годовой поймала невропатолог: голова, видите ли, трясется у него. Надо, мол, лечить. Ну, он давно заикался, что в 45 лет уйдет на пенсию и начнет новую жизнь. Вот самое время: повод есть… а то залечат. Но жалко: теряем прекрасного, толкового пилота-инструктора, а для него авиация – вся жизнь. Ну, а в пенсионной жизни ему останется единственная услада: новенькая черная «Волга», добытая великими трудами, мечта жизни.

И – топай себе в ВОХР, сутки отдежурил – трое дома. Не в инженеры же идти работать. Отмираем мы, бездипломные, необразованные. Да и заставишь летчика на пенсии работать. Так, кантоваться… Хватит с нас той ответственности в полетах – на всю оставшуюся, недолгую, впрочем, жизнь.

Летчик живет только в полете. Остальное все – не жизнь. Отпуск, курорт, УТО, разбор, ШВЛП, партсобрание, ожидание погоды в гостинице, – все это не жизнь.

Ушел из авиации – доживай. Куфайка, кирзухи, на даче раком… Опускайся, пей с такими же в гаражах… Одни воспоминания… да еще сверкнет что-то в глазах вслед пролетающему лайнеру…

3.03. Идет перестройка. По всему фронту, по всей стране. Процесс необратимый, но, видимо, длительный. Старое упорно цепляется, не хочет сдаваться.

Волею судьбы наш Аэрофлот заклинило. Внешне мы тоже перестраиваемся, шумим, но, по сути, все пока остается по-старому.

Да и наивно было бы ожидать ростков нового там, где бюрократия – закон, начиная с самого главного маршала, где всякая инициатива глушится лозунгами, типа, «законы пишутся кровью», «безопасность полетов превыше всего», «эталон на транспорте…»

Как странно переплелись у нас самая чистая романтика, самая чистая любовь к профессии – и бюрократия, возведенная в культ.

Надоело все это, и не хочется писать. Да и писать стало не о чем, одно и то же: полеты и проблемы.

Год назад писал, что через год, мол, уйду на пенсию. Ну, прошел этот год, никуда я не ушел, наверно и не уйду, пока не выгонят. Вот этот годик еще пережить, за год многое изменится. Посмотрим.

Скорее всего, перестройка займет время жизни примерно одного поколения. Моего. Старики должны вымереть, а те, кто займет их место, еще должны будут на месте бороться с оставшимися в живых; пока молодое возьмет верх, пока молодого накопится так много, что оно, молодое, начнет диктовать, пока сама жизнь от этого медленно сдвинется так, что стает видно зримые результаты… И какие еще будут они, эти результаты, может, сдуру и в тупик упремся, сдадим назад, потом попробуем шарахнуться в другой угол…

А наше министерство вообще к перестройке не готово. Те, от кого что-либо зависит, кто гербовые пуговицы на мундире носит, в большинстве своем – люди старой формации. Они выпестованы еще тем временем, и взгляды у них те же, и как ни тужься, не выдавить из них бюрократическое начало.

Пока не прислушаются к рядовому летчику, ко мне, к тебе, к нам всем, – перемен не будет, так, полумеры.

Никакой НИИ, никакой там отдел, никакая комиссия, никакая коллегия, без нас, кто в самом котле варится, кому больнее всего, кто, собственно только и делает главную в авиации работу – летает по небу, – без нас никто ничего не узнает толком, не решит с умом, и ничего принципиально не изменит. А если и изменит – то для себя, чтобы себе было удобнее, чтобы себе на будущее, да чтобы бумаги были обтекаемее, чтобы цифры вернее ложились в искусственную, придуманную систему.

И эта надуманная система, долженствующая показать, как у нас все четко и красиво, и какой мы эталон, и как недаром работают те, кто ее придумал для своего удобства, – эта система

объективно будет всем нам, обществу, вредить.

Всю ее надо уничтожить, а будущее нашей авиации должен здраво и обдуманно решать тот, с кого она начиналась, тот, кто сейчас пешка, кнопка, функция, кто опутан паутиной инструкций, приказов, указаний, наставлений, руководств, планов, показателей и прочей мишуры, тот, кто один в этой системе не ложь, а истина, – летчик.

9.03. Все это риторика. Я сам себе задаю эти вопросы, а ответ на них один, еще у Маркса. Когда назреют экономические предпосылки, тогда и политика решится. Нарыв зреет ой как долго. Уже и набухло, и посинело, и дергает, и спать ночью не дает, – а резать рано: полумеры. Врач знает срок, когда природа объективно подготовит все к вскрытию, и ему останется тогда только чуть помочь. Можно процесс чуть ускорить, травку приложить.

Так вот, оно зреет, и не один нарыв в стране, а целое сучье вымя… Врач… или знахарь… вроде опытный. Ну, а фершала на местах – где как. У нас в аэрофлоте, лекари, может, и послабее других, но тоже примочки кладут.

А то, что оно же болит, дергает, спать не дает, – потерпи. Приспособься, уложи поудобнее, грей, жди время. Потом будет еще больнее, а после вскрытия уж, долго, постепенно, не очень-то заметно, станет рассасываться, затягиваться, полегче станет. Но надо терпеть. Кричать, что больно, – да знаем, знаем, что больно. Правда, больно не нам, а вам. Но… такова жизнь.

Приспособимся летать и без штурмана. Уважающие себя и знающие себе цену командиры уверены, что справятся. Даже, в принципе, хоть сейчас. В конце концов, будь война – завтра бы и в план, и через неделю забыли бы о штурманах.

Окончили мы эти анекдотические бесштурманские курсы, создали видимость, являлись вовремя, уходили пораньше, ставили бутылки преподавателям; получили квитки, свидетельствующие, что уж теперь-то, после такой вот учебы, мы вполне овладели теоретической премудростью, остается дело за практикой.

Каждый теперь для себя, для своего экипажа, продумывает конкретно, какие крючки и зацепки, уловки и методы, способы и действия надо отработать на практике. Кто и как взлетает, кто и как следит за тем и тем, и еще теперь за вот тем. Мы сами разрабатываем в экипаже новую технологию работы. Больше риска при отказе, меньше надежность, – да, меньше, даже по понятиям тех, наверху. Но у нас до этого, по тем же их понятиям,

надежность была 150 процентов, ну, теперь, значит, будет на треть меньше, но все же – сто процентов, что и требовалось кому-то там доказать.

Еще хладнокровнее надо работать, еще на ступеньку профессиональнее придется стать, – а куда мы денемся. Экипажи на Ил-62 только улыбнутся, а нам в утешение – сознание того, что по нагрузке на ответственных этапах мы стали еще ближе к космонавтам. А вместо доплаты – хрен в рот.

Вот такая перестройка.

Шумит страна. Любого спроси – такого наговорит… А мы чем хуже. Вот – без штурмана летаем, справляемся. Материал для репортажа.

Интересное время. Будем потом вспоминать, как выдюжили.

Но нашему поколению, а может, и поколению, следующему за нами, выпала судьба нелегкая, вроде как жертвенная: детей благополучия, вещизма и наступающей бездуховности придется положить на алтарь перестройки. Мы ляжем удобрением под ноги будущему. Причем, не мы сами бросимся на амбразуру отживающего времени, а создадутся такие условия, что нас с ним стравят в драке. Будем грызть глотки друг другу. Конечно, культурно. Но я рад: может, хоть этому многолетнему удушающему равнодушию вокруг придет конец.

Повторяю: мы, летчики, поневоле зрители. И оттого, что тылы худо-бедно прикрыты какой-никакой пенсией, и оттого, что заорганизованы и зарегулированы мы до такого предела, который простому, из миллионов, рабочему, крестьянину, клерку, – пока немыслим. И оттого мы зрители, в конце концов, что изредка покидаем этот мир мышиной возни и устремляемся в светлое небо, откуда все земные проблемы кажутся мелкими и незначительными по сравнению с тем, что мы получаем там.

12.03. Бегу навстречу восходящему солнцу. Стучат стыки плит, горизонт по бокам слился в две полосы, размывающие поле зрения; ось взлетной полосы пунктиром уходит под меня. Все уносится назад, только солнце неподвижно, низко стоит еще над горизонтом, и стая птиц медленно пересекает его диск.

Подъем. Окружающее замедлило свой бег, полоса ушла вниз вместе с птицами, деревьями, сугробами… Во все еще узком поле зрения попеременно проявляются то прибор скорости, то просека и домик ближнего привода, или нет, дальнего, – ближний уже ушел под брюхо.

Разворот, земля косо наклоняется и боком перемещается из угла в угол лобового стекла, и солнце уходит в сторону. Как-то сразу деревья становятся маленькими, как-то сразу вознесся и

повис, и горизонт ушел вдаль, и угол зрения расширился. Вот он, справа, Енисей, – но быстро натягивается на реку одеяло волнистых облачков, и земля, с ее городом, рекой, дымами заводов, уходит, уходит назад, а внизу и по сторонам одни волнистые бело-розовые облака.

Тонкая кисея сверху. Стремительно падает, налетает, секундная белая мгла, тряхнуло, – и вылетели в ослепительно синий простор. Вуаль сдернулась вниз, сбоку на ней тень нашего самолета в радужном кольце, уменьшается, уходит, проваливается влево, в глубину.

Слева небо сиреневое, впереди – голубое, глянешь вправо – расплавленно-желтое; все переходы от цвета к цвету неуловимы, и все так привычно, но если наклонишь голову еще сильнее – все краски так и бросятся в глаза. Кто знает, что такое глубокий вираж, тот видел, как меняются цвета неба над горизонтом. Обычный пешеход этого не замечает, но если лечь на восходе, или лучше на закате, на спину, закинуть голову и увидеть краски горизонта и неба вверх ногами… Попробуйте.

С эшелона 10600 простор просматривается далеко, видно, что облака скоро закончатся, а впереди сливаются Енисей и Ангара, причем, не Ангара впадает в Енисей, как нас учили в школе, а наоборот, Енисей в Ангару. Ангара здесь возле Стрелки поворачивает на север и широкой лентой течет себе, а с юга, сбоку, пришей-пристебаем подкатился худощавый Енисей и прилип… и – слились воедино, завертелись, заизвивались, когда еще успокоятся, только через двести верст… Ну, а там уж батюшка-Енисей силу набрал. Еще пара встреч с восточными притоками впереди, и еще будут сливаться, извиваясь и потом медленно, устало успокаиваясь; а уж за Полярным кругом, за Туруханском, Енисей никого не признает, на мелочевку внимания не обращает. Царь.

Посветлело, побледнело зимнее сибирское небо. Впереди нас вьется чей-то хвост, двойная туманная полоса: кого-то догоняем. Расстояние определить трудно, но вот туманный жгут плавно поворачивает вправо: самолет прошел Енисейск. До Енисейска, по нашим данным, еще 90 км, значит, борт впереди нас на таком расстоянии. Вот он докладывает Енисейску пролет точки: ага, Ил-76, грузовик, идет ниже нас, на 9600. Догоним, у нас скорость почти на 100 км/час больше. В зону Туруханска войдем вместе.

Меняется ветер, потряхивает, мы ожидаем встречи со струйным течением: войдем в небесный Гольфстрим с правого берега и будем выгребать наискось против течения.

Вон синусоидой изогнулся облачный хвост за грузовиком – эх и треплет его там, внизу. Он ведь в самой глубине, в

воздуховоротах струи. Через три-четыре минуты зацепит и нас. У берега вода всегда неспокойна; так и в воздухе, на границе струйного течения.

Есть. Подняло, качнуло, опустило. Подвернули против сноса. Тряска, ухабы, колдобины, удары, толчки; пассажиры с тоской глядят, как крыло-рессора гасит колебания. Ничего, вы раз в году летаете, а мы всю жизнь. Небо – не гладкая дорога, колдобины на ней не видны, и мы можем только приблизительно определить зоны турбулентности и терпеть.

Подкаменная просит временно занять 11600: с востока на 10600 идет на Москву «Боинг», он рассчитывает пройти Подкаменную Тунгуску одновременно с нами. Добавляем режим, уходим вверх, освобождаем эшелон; через полминуты, на высоте 11 километров, трясти перестало: Гольфстрим ушел в глубину, мы в стратосфере.

Ага, вон далеко впереди справа на горизонте белой полоской намечается след «Боинга». Кажется, он так и замер в правой форточке. Ага, уже и серебристая точка видна. Мы медленно и верно сходимся, и вот уже подплывает под нас прекрасный, стремительный силуэт громадного воздушного корабля с характерной «головой» и четырьмя циклопическими двигателями под крылом. Флагман мировой пассажирской авиации величаво пересекает нам путь. Четыре пушистых туманных следа выстреливаются, набухают, закручиваются двумя тугими жгутами сзади лайнера и медленно тают. Оглядываюсь назад. Уменьшается, уходит, уходит за спину. Ушел…

Впереди, уже в поле зрения, висит маленький, как комарик, Ил-76, сзади у него непомерно пушистый сдвоенный след.

Опять снижаемся до 10600, здесь ветер почему-то слабее. Струя кончилась. Грузовик, такой, казалось, неуклюжий на земле, висит теперь впереди, тонкий и стройный; вихри срываются с крыла, захватывают спутный след и закручивают его в правильные кольца, они тают, медленно вращаясь навстречу друг другу. Кажется, кто-то там, в самолете, выпускает колечками белый дым, как курильщик изо рта.

Кто видел, как самолеты летают хвостом вперед? Медленно и верно уходит под нас горбатый грузовик, медленно и верно вплываем мы в поле его зрения над головой; теперь уже его экипаж любуется стройным силуэтом нашего лайнера и колечками нашего следа.

Нет некрасивых самолетов в воздухе. Горбатый и неуклюжий на земле, Ил-76 в небе изящен и летуч. Красив в полете Ан-24, прекрасен уходящий уже в прошлое Ил-18, – но краше всех, стремительнее, тоньше, изящнее, в моей памяти отпечатался

Ту-114. Недавно довелось разойтись над Тахтамыгдой с последним из могикан: видимо, один еще остался и летает в МАПе; – разошлись с минимальным интервалом, и в кабину нашу вдруг ворвался на секунду могучий гул его соосных винтов.

Справа тонким ручейком выплывает из туманной дымки Бахта, по которой летано-перелетано на Ан-2, на ней остров Бурный, на который не раз садились с подбором. Все речки тут знакомы: Аяхта и Тынеп, обе Фатьянихи, Сухая Бахта… вон вдали уже показалась угрюмая Нижняя Тунгуска, вон и Туруханск, вон и Курейка; уже и Игарка просматривается. Погода звенит.

Все вокруг бело. Тундра в снегу, невысокие вершины плоских столовых гор едва выделяются голубыми тенями на бело-розовом фоне, и только солнце высвечивает морщины на их обрывистых боках.

Тонкие слои облаков натягивает с севера, мы протыкаем и нанизываем их на самолет, как блины на вилку. Самолет снижается, и вот, нанизав на себя последний блин, вываливаемся в чистое пространство. Впереди ярко-синяя полоса неба, зажатая, как бутерброд, между белой границей тонких облаков и такой же белой, без единой темной точки, таймырской тундрой.

И в этой бесконечной тундре сквозь неправдоподобно чистый воздух вдруг проявляется черная иголка норильской полосы, а за нею, дальше к горизонту, стоит гигантский столб дыма над трубами Надежды. Лететь еще далеко, но видимость прекрасная; мы доворачиваем на полосу, уточняя курс по показаниям радиомаяков.

Белая земля чашей выгибается вокруг; опять начинается движение, снова сужается угол зрения, все меньше впереди белого, все больше темного, это темное светлеет, расширяется, придвигается, заполняет собой все видимое пространство, забирает на себя все внимание… легкий поцелуй – мать-земля принимает в свои объятья непослушных сыновей. Горячий самолет подставляет свои бока северному морозному ветру и осторожно, на цыпочках, заруливает по льду перрона в указанное ему для отдыха место. Дымятся нагретые колеса.

Белая холмистая равнина, синее небо, низкое солнце, ветер, поземок, стадо разномастных и разноцветных самолетов, неуклюже раскорячившихся на льду, и в центре – пузатый как баклажан Ил-86, вокруг которого жуками снуют машины обслуживания. Двухэтажные сугробы вокруг вокзала, нестройная змейка пассажиров через перрон, могучие бульдозеры, всю жизнь, не выключаясь, сгребающие снег… Норильский аэропорт Алыкель.

17.04. Не отсидишься и красотами полета не отгородишься. Как ни унимал в себе желание писать, как ни пытался себя убедить, что надо отсидеться и выждать, – не то время.

Летаю как и летал, но внутри назрела и кипит лава неудовлетворенности. С жадностью ловлю крохи правдивой, наболевшей информации, выстраданной, осознанной своим братом-летчиком. Казалось бы, наплевать и уйти в себя, – нет, не получается.

На днях летный отряд проводил открытое партсобрание по перестройке и задачам. Пригласили нового начальника управления.

Медведев выступил с умным и злым докладом. Я не ожидал от него ни такого злободневного, точного по аргументации, бьющего по болевым точкам доклада, ни такой принципиальной позиции, такого спора с начальником управления и с его традиционно-балабонным штатным демагогом – начальником политотдела.

Доклад задал тон. Выступления в прениях начались тоже острые и злые, но… постепенно наша аэрофлотская стихия, низкая культура осмысления и ведения собрания создали обычный крен в сторону шкурных вопросов. Жилье, быт, автобус, телефон… Плавно и неуклонно острота, боль, а главное, идея собрания уходили на задний план. Ведь смысл-то в том, как, какими путями нам перестраивать работу и что, с чего и с кого начать… Ведь поиски этих путей и выносятся на собрание коллектива. Правда, при этом предполагается, что каждый что-то осмыслил и готов культурно и целенаправленно вести дискуссию, обмен мнениями, выложить, что у каждого наболело. А результатом должен стать настрой на перемены и наметиться конкретные пути.

Я не хотел выступать, да жалко стало, что пропадает такой момент: стравить начальство с летным коллективом и показать, кто чего стоит. Показать, что мы уже не аморфная масса, не пульт с кнопками, а мыслящая и решающая сила. В своем докладе Медведев уж очень стремился подчеркнуть это.

А тут эти частные, квартирно-автобусные вопросы, это примитивное «а вот со мной был случай».

Я дождался перерыва; ребята попросили заикнуться о том, о другом… Короче, вышел на трибуну. Волновался. Как всегда в таких случаях, спазм схватил желудок, заныло под ложечкой, – но не от страха, а от того, что, наконец, выношу на суд общественности сокровенные мысли, и не только перед коллективом – для ребят-то не новость, все под лестницей давно обговорено, – а и перед высоким начальством.

Начал с риторического вопроса: как я лично могу перестроиться на своем рабочем месте?

Боль за свое положение человека-кнопки.

Возмущение министерской политикой бумажных рамок.

Прошелся и по министру, с его стилем руководства, и по его заму, с его фельдфебельским пониманием организации нашей летной работы, и по бывшему начальнику управления; дошел и до нового начальника. Глядя ему в лицо, в упор ставил задачи: защищать летчика в министерстве, знать и доносить в верха наши боли, и проблемы, и идеи.

Начальник управления с командиром ОАО Левандовским вертелись и записывали, и с ними весь замполитский корпус.

Поднял и вопросы партийной работы, и парторганизации нашей, и пропаганды… и безучастности.

Смотрел в глаза людям, шевелил, повторяя вопросы по два-три раза, заставлял реагировать зал.

И все же люди скорее поразились смелости, может, наглости выступления, чем загорелись идеей. Сидят, смотрят, молчат. Тишина, правда, была.

Вспомнил, как пропадает втуне лучший опыт наших асов, как опошляется идея соцсоревнования, как связаны, опутаны мы не зависящими от нас показателями, как невыгодно и бессмысленно нам экономить.

Думаю, боль моя до людей дошла. Только многих она удивила: зачем так открыто биться головой о стенку.

Начальство, возможно, в частности, и из моего выступления, поняло, что пилот поднял голову, что не тот пилот теперь, не то время.

Медведев, думаю, благодарен мне за то, что я поддержал заданный им тон, причем, как раз вовремя. Собрание после меня бурлило еще три часа без перерыва.

Под конец новый начальник управления хитро, дипломатично, умно, проникновенно, доверительно и мягко завершил собрание. Все довольны, все расшаркались.

Левандовский удивил. Он умен и хитер. Заигрывает с коллективом ровно в той мере, чтобы его считали своим: словечки типа «хотит», «ложим», – но в то же время держит дистанцию между «нами» – командованием, кто в курсе дела, и «вами» – массой, кто не в курсе, а орет без толку. И это, мол, наша, командования, вина, в том, что не довели все что положено до вас вовремя, не довоспитали вас до кондиции. Но доведем, довоспитаем.

Дух времени, самокритика… в меру.

Левандовский свою политику строит на едином: строго в

соответствии с... – и сыплет, сыплет номерами приказов и документов. Дает ясно понять: никаких инициатив, касающихся безопасности полетов и плановых показателей. Пока не спустят изменения. Пока не благословят. Мы все под прокурором. Поэтому у него коммунист Ершов думает только о себе, ему плевать на производительность рейса. Ну да научим, подскажем.

Кстати, руку он мне в перерыве пожал, молча.

После собрания реакции на мое выступление никакой, разве что – не нажить бы тебе, Вася, врагов. Думаю, если не врагов, то противников я себе уже нажил.

Надо людей будоражить. Надо раскапывать в них гражданскую позицию, умение и желание думать. Вот первое в перестройке. Может, высокое начальство и упрекнет меня в том, что, мол, вот – начинай с себя, преодолевай иждивенчество, учись болеть душой за загрузку, как вот болеем за нее мы; не отбрасывай плановые показатели, моя, мол, хата с краю, мое дело –чистый полет.

Но почему же тогда в нашей газете раз за разом летчики подымают все этот же вопрос о загрузке, которая от нас не зависит, а премиальные наши от нее зависят?

Да и, черт возьми, что меня-то переубеждать. Я это выстрадал, и буду упрямо стоять на своем. Дело летчика – летать, обеспечивать безопасность, экономить топливо и время полета; заставят летать без штурмана – будем экономить еще и фонд заработной платы. Дело отдела перевозок – находить максимальную загрузку. Каждого надо привязать к своему делу реально: премиальными. А иначе неизбежны приписки, как вот у нас с этой бумажной экономией.

Бывшего пилота-инструктора Ш. таки избрали командиром 214 ЛО. Из одной кандидатуры. Ну, он тут же самостоятельно полетел на Ил-76 в Ригу, пустырем, а выписал себе 25 тонн фиктивной загрузки, – чтобы ж производительность была, и премиальные с нею. Раскрутили дело; ожидается сброс Ш. во вторые пилоты. Из князи – в грязи, как водится. На три месяца. Но будь на его месте я…

Но кто виноват? Да весь ПАНХ – на приписках. А попался один Ш.

Я возил и возить буду людей. И мне всегда больно, когда остаются пустые кресла и люди в вокзале. Но от меня это не зависит. Я не могу задерживать рейс из-за допродажи билетов желающим.

Не моя вина в том, что пассажиру купить билет – проблема,

багаж, досмотр, доставка дополнительного питания на борт, – проблема. Это не мои проблемы. А премиальные за это – мои, вернее, их у меня нет из-за этих проблем, а есть экономия какого-то там фонда. Нет, неправ Левандовский, и он умный человек, но есть у него свои мотивы, есть.

Когда эти его мотивы войдут в противоречие с его зарплатой, с его удобствами, – вот тогда и он перестроится. Нужен хозрасчет, а пока его нет, приходится ждать.

24.04. Лишний раз имел повод убедиться, что Ту-154, основной самолет Аэрофлота, морально устарел, еще не родившись.

Нас отправили из резерва пассажирами на Норильск для перегонки на базу машины, на которой там устраняли неисправность.

Летели мы пассажирами на Ил-76, экипаж знакомый, и я час просидел у них в кабине, на втором этаже.

Ну, ильюшинская фирма, одно слово. Для экипажа все удобства. Все для экипажа, а не для острия прогресса. Простор, эргономика, возможность спокойной работы. И все работает, выполняет свои функции. И экипаж вполне доверяет агрегатам, автоматике, – до таких степеней, к примеру, что штурман себе спокойно курил и пил кофе в грузовой кабине, а машина шла, отклоняясь от оси маршрута не более чем на сотню метров (табло контроля перед глазами пилотов на козырьке). И я доброй завистью позавидовал: так можно работать.

И что ни сравни – все не в нашу пользу, а то и до гротеска доходит. К примеру, те же пресловутые три высотомера на моей приборной доске.

Конечно: то для армии машина, а у нас ширпотреб, как, к примеру, пресловутая «Бирюса» на Красмаше, делающем ракеты. Остаточный принцип: сгребли крошки с военного стола, слепили из них фигу, – и дави́сь, аэрофлот, чем дают.

Но это все демагогия. А реально – самолет Ту-154, вобрав в себя все лучшее из старых, времен еще Ли-2 (ну, Ту-104), представлений о возможностях пассажирских перевозок, запрыгнул на подножку последнего вагона жизни, уже уехавшей далеко вперед от тех представлений, – и сразу оказался устаревшим. И топлива, как оказалось, много жрет. И оборачиваемость-то у него не такая уж высокая, как предполагалось по сравнению с Ил-18, и дальность маловата, а там, где не маловата, – либо аэродромы не подходят из-за коротких полос, либо системы не обеспечивают минимум погоды; да и в эксплуатации оказался хуже, чем прежние типы. Те же

низкие багажники, где, скрючившись, вручную, кантуют груз и багаж грузчики. Двигатели оказались слишком нежными и незащищенными крылом от осколков бетона, вырываемых реверсом из ВПП. Если «Боинги» своими подкрыльевыми двигателями чуть не скребут по бетону – и таки летают (к нам, кстати, летают!), то у нас… извините.

Один планер хорош: скоростной. Да что толку в тех лишних 50 км/час. И стали мы из-за экономии топлива подвешивать машину на М = 0,81, и рявкнулись эти 50, да и все 70 км/час. А уж лобовое сопротивление из-за заклепок, а уж лакокрасочное наше покрытие…

Ну, а в кабине – как в собачьей будке. Хуже только на Ту-134: там – как в собачьей будке для маленькой собаки.

На Ил-76 приборов, как на Ан-2. Как-то все умещается на одной приборной доске. Потому что Ильюшин делал для дурака, которого товарищ подправит, а если в бою, то и заменит, не вставая с места.

А Туполев унюхал острие прогресса, на которое нанизана очередная правительственная награда: раскрепленный метод, без штурмана (изначально так вот и задумывалось), человек-функция, каждый на своем месте делает свое дело… Оказалось, для наших условий – ошибочные взгляды. А самолет-то летает, и лет еще десять, а то и все пятнадцать, пролетает.

Ильюшинское КБ, было, тоже поддалось на эту удочку со своим Ил-86: там тоже вроде бы бортинженер сзади. Но оставили лазейку: на взлете и посадке штурман отъезжает, а бортинженер на своем кресле подъезжает и садится между пилотами; есть для него и приборы контроля двигателей на средней приборной доске. И получилось, Ильюшин хитрее оказался. Но и сколько тех Ил-86 – три десятка, а не шесть сотен.

Мы в полете полностью не доверяем ни одной нашей системе, ни одному агрегату или прибору. Ни шестеренчатому НВУ («Палочек-веревочек Кибернетик Компани»), ни жалким радиокомпасам, ни хваленой АБСУ, ни коварному автомату тяги. И весь полет по принципу: бди, того и гляди, упорет в сторону. И упарывает, почти в каждом полете. Только и гадаешь: какой гироагрегат в курсовой системе уходит, и куда; какой авиагоризонт завален (чуть-чуть, а есть); какой указатель скорости привирает; по какому параметру – азимуту или дальности – не доверять «Михаилу»; какой локатор попался: просто барахло, каковым преимущественно и является наша «Гроза», или вообще откровенное дерьмо, рентгеновский аппарат; завышают или занижают расходомеры, врут ли топливомеры, и в какой группе баков больше топлива; почему самолет кривой,

уходит с курса и дергается по тангажу при вводе в разворот автопилотом; сильно ли врет планшет с лентой-картой; отказала ли связная радиостанция с дальностью приема 16 000 километров или просто непрохождение волн.

Повторяю: в каждом полете что-то чуть-чуть отказывает, привирает, заедает и требует постоянного контроля большого и слаженного экипажа. Полет без отказа считается подарком судьбы и предупреждением: не расслабляйся! Бди!

И все – по мелочам. В главном же – все железо очень надежно. Не убьет. Но мелкой подлянки жди все время. Полет в постоянном напряжении.

И как же тихо и спокойно работает экипаж на Ил-76. На глиссаде у командира забот – как на Ан-2: попасть на полосу, и все. Скорость у него выдерживает бортинженер, работая как автомат тяги, он соображает сам: те же пилотские приборы перед ним.

Мой самолет – как старая, добрая, ворчливая, вечно хворающая, да еще с какими-то претензиями жена. И тащить нелегко, и бросить жалко. Чемодан без ручки. Но – понятная машина, приспособились, приладились, где и уступишь… Крест этот на всю жизнь, что роптать.

Предложи мне сейчас переучивание на новый, совершенный, современный – Ту-204, Ил-96, и прочая, и прочая… нет, это как жену менять на старости. Сживешься ли еще с новой. А отдача от меня здесь сейчас – наивысшая, польза от меня, скажем, стране, – наибольшая, пик формы…

Приноровимся, притремся еще крепче; а что иной раз полаемся – так не поле перейти же. И снова все утрясется, еще что-то в себе подкрутишь, где-то живот подберешь… А там и золотая свадьба не за горами.

В конце концов, ворчим мы, разочаровываемся, бьемся, перестраиваем что-то, – основная работа наша идет себе и идет: экипаж, машина, загрузка и небо.

А на чужую жену нечего тырлы пялить, да и возраст не тот уже: что с бабы на бабу сигать, что с машины на машину.

Снова в «ВТ» горькая статья. Снова уже притчей во языцех стал наш аэропорт. Сложные проблемы переплелись: Емельяново и Черемшанка, условия труда и быта и безопасность, транспорт и экология, фанфары и демагогия. Если судить по впечатлениям корреспондента о нашей ВПП, то он рад, что чудом жив остался. А я с нее работаю, уже который год, а проблемы все те же. Вполне возможно, детонатором катастрофы Фалькова мог послужить маленький осколочек бетона, каковые постоянно засасываются в

наши двигатели.

Да что там: одна наша полоса такая, что ли. Это беда общая, а работать надо. Еще б я думал на каждом взлете, что вот-вот поймаю камешек. Других забот хватает.

7.05. Наконец-то! Сняли нашего самого главного маршала. Пожалуй, по всему Аэрофлоту пронесся вздох облегчения. Давно, ох давно было пора.

Что ж, перестройка идет. И главных маршалов, дважды Героев – в отставку. Вернее, «в связи с переходом на другую работу».

Ну да знаем, какая это работа. Главное – освободил место. Кому?

Красноармейцу Волкову.

Я так понимаю, что лучше было бы гражданскому человеку доверить. Но нет в Аэрофлоте достойных. Вот до чего мы докатились. Это как среди казахов, 17 миллионов, не нашлось достойного человека на должность первого секретаря партии, так и у нас. Такое, стало быть, в Аэрофлоте положение вещей, что во главе ставят настоящего генерал-полковника, правда, он командовал ВТА семь лет, так что не совсем уж посторонний человек.

Но демократии не жди. Да ее и не было у нас, не о чем и жалеть. Убрал бы профессора Васина – мечта летчиков – и на том спасибо.

А может, и не приживется у нас Волков. Какой с него хозяйственник – мы все-таки коммерческая организация.

Из газет. Оборачивается так, что раз мы все двадцать лет тормозились, то и наши общественные науки отстали. Горбачев и иже с ним начали перестройку потому, что ждать уже дальше некуда. Но теоретического обоснования нет. Не ждать же, пока перестроится и подтянется та наука. Значит, лезем почти наобум. Возможны тупики, возвраты, но общее направление – вперед. На что опираться? Вывод один: только на мнение народа. Что назрело, что диктует жизнь. Значит, гласность и демократия объективно будут поощряться. Молчать – значит, обречь страну на плутание в потемках.

Но… ход перестройки оказывается гораздо медленнее намеченного, а трудности все возрастают. И уже засосало. Скорее всего, те обещанные 250 процентов производительности труда – в срок не получатся. Остается стиснуть зубы.

Еще. Цивилизация пережила две коренных ломки. Переход от

стадного образа жизни к земледелию – раз. Второе – промышленная революция. А теперь грядет третья волна. В чем ее суть?

Уходит время массового промышленного труда. Через 20 лет на предприятиях мира будут трудиться роботы, а не сплоченные пролетарские коллективы. И понятие собственности качественно изменится. Если до сих пор собственность была вещественна и зрима, ею можно было обладать физически, то теперь основная собственность, главная, ценнейшая, – не средства производства, а информация. Вот главное.

Но кто ею сможет владеть? Да любой.

Не пошатнутся ли марксовы устои, если их бездумно простирать в будущее? И до каких пор они верны?

Где тот, самый революционный класс?

Пролетариат ли ведущая сила?

Социализм, капитализм, что еще?

Можно навесить на меня ярлыки ревизиониста, сторонника теории конвергенции и пр.

Однако. Если мир капитализма, подталкиваемый беспощадной конкуренцией в борьбе за выживание, находит самые интенсивные пути развития, выжимает из каждой творческой личности все возможное и способен за 15 лет в основном заменить роботами пролетариев в цехах, то куда ж деваться нам, блаженствующим, с лопатой в руках?

Победы капитализма в гонке боится наше руководство, потому что тогда рухнет вся болтология. Этот страх – стимул перестройки сверху.

Однако как ни тяжело солдату на марше догонять ушедших вперед – из-за того, что не научился правильно портянки наматывать, – он все равно вынужден будет остановиться и таки перемотать. А пока мы возимся со сбившейся онучей, мир катит вперед на роботах уже какого-то там поколения. Догоним ли?

Если мы в кои-то веки наладим свою индустрию роботов… куда тогда денется наш великий рабочий класс? Куда уйдет тот, мускулистый, с молотом в руках, что на каждом углу на плакатах? Тот, чья могучая сила как бы автоматически всегда находит правильную дорогу, тот, кому классовое чутье не даст сбиться с пути истинного?

Когда его не станет, кто будет самый-самый революционный? К кому прикладывать теорию Маркса? Ленина? Куда деть серп и молот?

А все это маячит где-то в недалеком будущем; надеюсь дожить.

К земледелию переходили десять тысяч лет, к

индустриализации – триста; к роботизации, компьютеризации труда –сколько?

Лет двадцать-тридцать. Кончатся массовые трудоемкие производства. Уйдут со сцены армии землекопов, шахтеров, токарей, ткачих. Каждый будет делать свое дело индивидуально, ну, в малой группе.

Летная работа и сейчас тому пример.

Лет через тридцать общаться будем с персональными компьютерами. Голосовать за нас будет компьютер: в банке информации автоматически будут учитываться достойнейшие… и так можно фантазировать до бесконечности.

Но факт налицо. У меня на работе нет коллектива как такового. Нет массы плечом к плечу. Я не знаю или плохо знаю своих товарищей по цеху, а цех у нас – все небо. Сотня-другая мало знакомых людей. Какие массы? Какая парторганизация? Мы же иной раз по полгода не видим друг друга.

И к этому идет вся наша жизнь. Этого не надо бояться, надо как-то приспосабливаться.

Самое страшное то, что весь цивилизованный мир, не обремененный всесильным учением Маркса, на 15-20 лет обогнал нас именно в этом направлении. Зарубежные обозреватели метко обозвали нашу страну блестящим гусарским полком, несущемся по убогим деревням. А ведь деревни эти кормят тот полк.

Как понять это всему народу? Что нельзя благодушествовать. Нас задавят, будем на помойке истории.

А у нас в Аэрофлоте пока процветает бугаевщина.

14.05. Говорят, и Васина снимают и посылают командовать управлением куда-то в глушь, в Кишинев, что ли. Пока это слухи, жду официальной информации «ВТ».

Из «Известий», о стиле работы Аэрофлота. 9 Мая, на праздник, Внуково закрывалось по погоде, а людям в вокзале негде было расположиться: половину аэровокзала отгородили, и народ в эту стерильную зону не пускали. Готовились встречать нового нашего министра Волкова. Что за нужда?

Месяц назад в МВЗ свели Ил-86 и Ту-154. «Ту» шел выше, а снижали обоих враз. Армяне на Ил-86 совершали один из первых вылетов – только начали осваивать новый для себя тип. Ну, у Ту-154 ограничений по снижению нет, он камнем сыпался, а Ил-86 имел ограничение по вертикальной скорости; да еще на высоте 3000 они не успели погасить скорость до 500, вывели машину в горизонт и стали гасить в горизонте. Диспетчер увидел, что высоты и метки на экране почти совпали, заорал, успел

развести, но сближение было до сотни метров. Обычно гасят скорость заранее, не меняя резко режим снижения, но армяне просто зашились с новой машиной.

Но как просто и глупо: пятьсот человек рисковали жизнями.

22.05. Отпуск кончился. Слетали сегодня в Норильск, разговелись. У Леши кончился срок годовой проверки, поэтому с нами летал проверяющим Сережа Пиляев. Мы с ним вместе переучивались на Ил-18, чуть позже меня он пришел на «Тушку», получил инструкторский допуск и сейчас исполняет обязанности инструктора летного отряда.

Замечаний ко мне нет, правда, я автоматически, бездумно, поставил перед взлетом самолет на полосе на стояночный тормоз, что запрещено из-за опасности забыть и взлететь с заторможенными колесами, особенно на скользкой ВПП (случаи были). Но это я не врубился еще после отпуска – что проверяющий же наблюдает.

Вообще-то говоря, я этот запрет всегда игнорирую, и вот по какой причине. Во-первых, привык чувствовать машину, и сразу ощущаю, движется ли самолет по моей воле или помимо нее. Во-вторых, для меня принципиально важен момент страгивания, именно, плавное отпускание тормозов, я к этому готовлюсь каждый полет. В-третьих, с тормозов при даче газа самолет срывается в юз резко, а если ползет юзом плавно, то это должен быть хороший гололед, на котором пилот подобран, держит машину на тормозах и вслушивается, как она на них дышит, а чаще заранее останавливается на предварительном и ждет условий для взлета без остановки.

Зато на сухой полосе часто приходится ждать несколько минут из-за разгильдяйства диспетчера, который не учел всех факторов, выпустил самолет на полосу, а потом видит, что разрешать взлет нельзя: то ли кто-то уходит на второй круг, то ли приходится выжидать интервал взлета за более тяжелым типом, – причин много. А держать машину на тормозах, обжав изо всех сил тормозные педали носками ботинок, нелегко. Ноги же на взлете нужны мне не уставшие, а свежие, способные к тонким движениям. Поэтому я и ставлю машину на стояночный, а ноги отдыхают и готовятся к работе на взлете.

На каком виде тормоза, основном или стояночном, стоит машина – не записывается; я этим пользуюсь, правда, без проверяющих. Ну, а сегодня заклинило, забыл. Разобрались.

Короче, я не уверен в правильности этой рекомендации РЛЭ. Но кто отменит?

Вот в Норильске вечно гололед на полосе. Сорвался там однажды и взлетел со стояночного Ил-76. За штурвалом сидел хваткий молодой инспектор из управления, недавно на этот тип переучившийся. Как уж там он чувствовал новую для него машину – не знаю, но не почувствовал. И 160-тонный самолет, скользя юзом на 16 заторможенных колесах по заснеженной полосе, взлетел. В полете никто из экипажа не удосужился взглянуть на манометры, показывающие полное давление в тормозах. И сели в Красноярске на сухой бетон. Так как посадка Ил-76 на его многоколесные «лыжи» обычно мягкая, то поняли, что произошло, только в конце непривычно короткого пробега. Как у нас водится, командир, большой начальник, отскочил, а за снесенные колеса платит бортинженер, который в полете обязан был убедиться, что колеса расторможены.

Еще когда я летал с Солодуном, мы как-то прогревали двигатели на 0,7 номинала, стоя на покрытой накатом магистральной РД в Домодедове, и никак не могли удержать машину от срыва в юз. Чуть только добавляли режим, она ехала на тормозах; пришлось прогревать по одному. Уж тогда я прочувствовал, как ведет себя при этом машина, прочувствовал и запомнил. Вот так, помаленьку, и вырабатывается пилотское чутье.

Ну, а слетал я вполне нормально, но, конечно, надо в нескольких рейсах навостриться.

Новый министр немедленно отменил неумное указание Васина и разрешил использовать автопилот в наборе и на снижении. Что и требовалось доказать… два года. Кому польза? Чего добивались? Да ничего, бесполезный был запрет и, главное, не по делу, а так, как в артиллерии: не по цели били, а по квадратам.

Ясное дело: узбеки упали в Карши потому, что уснули, набирая на автопилоте. Я сам от усталости задремывал, бывало, даже пилотируя в штурвальном режиме на снижении. Так что теперь – запретить летать и в штурвальном режиме?

Уснули люди от усталости, упали от усталости, – при чем тут автопилот? Отменять надо не автопилот, а полеты уставших экипажей. Надо создавать летному составу условия.

Дайте нам отдых. Это что – иждивенчество?

24.05. Читаешь газеты и не перестаешь удивляться. Сорок третий год живу на свете, но как-то не мог предположить, что крупный руководитель Минлегпрома, главный инженер одного из управлений, женщина… в обеденный перерыв спекулирует

пирожными, успевая за час получить четвертной билет навару. Ну, москвичи…

А что. Город большой, так что двадцать минут на метро – и ты в некоем НИИ, где с удовольствием берут (с доставкой!) любимые пирожные, которые по 30 копеек вместо 22-х предлагает интеллигентного вида продавщица в аккуратном белом переднике. Кому какое дело. Ну, продает, ну, по 30, так с доставкой же! Кто усомнится в законности предприятия. Деловые люди…

Теплое местечко и свой маленький бизнес. Психология мелкого хищника. Где ж там найти руководителя, у которого болела бы голова за мою таежную жизнь.

Истина, конечно, ближе к середине, но, честное слово, я потрясен. Ну не думал, что так вот можно. Наивный, глупый человек, отсталый, со своей занюханной порядочностию.

А давайте все так будем!

Разговение продолжается. Слетали в Ташкент, посадки оставляют желать лучшего. У меня еще терпимо, я недоволен собой в нюансах и в контролировании этих нюансов. А Леша пока садит жестковато и допускает принципиальные и серьезные ошибки: вот нырнул под глиссаду и упорно перся сесть на торец, пока я не вытащил машину на большие углы атаки, использовав запас скорости, но глиссаду догнал. Правда, после установки малого газа машина тут же упала. Рабочая посадка, 1,35.

В общем, втягиваемся.

28.05. Слетали в Симферополь. До Краснодара проверяющим летел с нами Булах: там не повезло злополучному Шуре Ш. Проходя под грозовыми облаками, влез в град, побил обтекатель локатора. Машина уже летает, а Булах там разбирается.

В полете Владимир Федорович мне не мешал, и я набивал руку, наслаждаясь полетами на автопилоте и заходами в автомате, несмотря даже на нелюбимую и ограниченную 124-ю машину. Нормальные заходы и посадки.

Обратно летели на 324-й, на которой я ровно два года назад разбил АНО в Алма-Ате. Она падает, как только поставишь малый газ, и Леша имел возможность в этом убедиться, приляпав ее на мокрый бетон в Краснодаре. Я взлетал, он садился, и, кажется, вошел в колею.

Устали как собаки – и это от простого трехпосадочного полета с предварительным отдыхом в тиши симферопольского профилактория. Стареем, что ли. А завтра Норильск. Хотел поехать на дачу и оттуда утром на вылет, но… гори она синим

огнем. Устал, а на даче ведь втравлюсь в работу, лягу поздно, а вставать рано. К черту, ставлю машину в гараж и ложусь спать засветло.

28.05. Так и сделал, и правильно. Смотались в Норильск; я выполнял оба полета по просьбе Леши, которого вдруг поразили сопли, и он с ними весь полет возился, закапывая и поминутно вытирая красный нос. Зато обратно я дремал, а ребята меня везли. Витя с Валерой в отпуск не ходили: первый – по причине нехватки штурманов, а у второго большая заначка отпусков, и он с зимы выбирал их потихонечку до апреля, куда еще и в мае – жирно. Так Витя уже, бедный, молит о выходном. Такое вот дурацкое расписание, впритык, и за месяц он вымотался на ночных рейсах. А лето еще впереди.

Мчусь на дачу. Хоть на пять часиков.

29.05. Опытный водитель буксира зевнул и въехал своим тягачом в крыло 417-й. Прорезал в нем два паза метровой длины и по 10 см ширины. Заводчик после осмотра и нивелировки пообещал залатать за две недели. Поставили машину на стоянке АТБ, слили все топливо, при этом создалась предельно задняя центровка. А опору под хвост поставить забыли. И сегодня чужой Ил-76, выруливая с соседней стоянки, дунул, а сильный ветер помог; так общими усилиями и опрокинули бедную машину на хвост.

Горько было видеть эту картину: как толпа ходила глазеть на позорище, как суетились и с какими предосторожностями опускали нос на специальные упругие баллоны. Хотя одной железной палки хватило бы, чтобы все предотвратить. Эх, Расея. Теперь хвост править, двигатель менять…

Надо было видеть лица начальника АТБ и иже с ним. Но с горькой же справедливостью, в ответ на их нервные указания не мешать, отойти и пр. я подумал: какой бы шум вы подняли, друзья…

Да и так, тот Ил-76 арестовали и терзают ни в чем не повинный экипаж. И то: руление диспетчер разрешил, техник рулением руководил; сами инженеры ничего не подозревали, а тут… А тут экипаж оказался сопутствующей причиной, но разговоры идут о том, что командир всегда виноват, он должен был потребовать буксировку и т.д.

Ерунда, ничего он не должен, не его это собачье дело. Он прорулил, ничего не зацепил; выруливал на 4-х двигателях, газовать не надо, она сама катится. Просто ветерок чуть помог.

Пока надували эти баллоны, пока суетились вокруг, ветерок

снова дунул и покатил высокую стремянку для работ на хвостовом оперении – прямо на стоящий рядом самолет. Мы всей толпой, матеря техмощу, бросились ее ловить. Кто виноват, что она покатилась – опять пилот?

Ну, допустим, стоит стремянка, трап; мне надо выруливать, и так, что непременно дуну на них. Я смотрю, если вижу опасность, предупреждаю землю, земля убирает или закрепляет; если есть сомнения, предлагает буксир, и тут уж я на себя не возьму: пусть буксируют. Потом земля докладывает, что все свободно, и несет ответственность, разрешая руление.

Но как я могу предположить, что из ряда стоящих Ту-154 сдую один. Отстаньте от экипажа, пожалуйста, нам и так нелегко. Перестраивайтесь сами.

Завтра летим пассажирами в Одессу: с 1-го начинается дополнительный рейс, и нам его открывать.

2.06. Открыли рейс. Никто ничего не знает: в расписании повсеместно сказано «Одесса-Днепропетровск-Ульяновск-Красноярск». Приходит изменение: через Запорожье. Никому дела нет. Экипаж гонит нам машину, сгружает в Запорожье посуду, потому что там нам на обратном пути должны загрузить питание.

Черт знает что: в Одессе мощный цех питания, а нас обеспечивает занюханное Запорожье, где базируются одни Як-40.

Естественно, первый рейс, кто-то кому-то забыл дать заявку, и нас питанием не обеспечили. Я было принципиально заявил, что высаживайте пассажиров, мы идем в гостиницу, без питания не полетим. Знали? Знали. Почему не приготовили? И т.п.

Так бы поступил принципиальный КВС Д. Но жизнь есть жизнь. Застрять в Запорожье, ожидая, когда нам сварят кастрюлю кур, и то, еще неизвестно когда… а просил же на 3-е июня, на завтра, Львов – вывезти Надю с Оксаной из Трускавца… глупо.

Вот так шкурный интерес давит в нас принципы.

С другой стороны: а чем виноваты пассажиры, что мы их из-за курицы оставим на полсуток в раскаленном вокзале и через каждые два часа будем продлять задержку? Зачем им такие принципы? Да черт с ним, с питанием, людям улететь надо.

Чтобы ко мне не было претензий, что повез людей без питания, пришла тетя – начальник смены и пообещала извиниться перед пассажирами. Не знаю, извинялась ли она, но мои проводницы в полете принесли извинения от имени Аэрофлота… у которого левая рука не ведает, что творит правая.

Я же был озадачен, как продраться сквозь грозы, обступившие аэродром. Это поважнее курицы. Но… грызла совесть. За что – сам не знаю. За беспринципность. За то, что слаб человек. Сквозь

грозу лезть – силен, а между людьми слаб.

И в самой Одессе ведь тоже не знали, что с 1-го числа рейс будет со сменой экипажа, и что вылетать не в 7 часов завтра, а в 16.50 сегодня, и до вылета всего час двадцать. Никому ничего не надо. У них на рейс было заготовлено 10 тонн груза до Запорожья; успели загрузить две с половиной тонны и 60 пассажиров. Тоже нужно было пойти на принцип, задержать рейс, загрузить все полностью, – не так ли должен бороться за загрузку экипаж? – но к аэродрому подходил хороший фронт, мы каждые пять минут со стоянки щупали локатором небо, сидели как на иголках и были очень заинтересованы скорее улететь, пока не закрыло трассу.

Ведь три посадки еще впереди, вся ночь; чуть задержишь с вылетом, пойдет, покатится впереди нас задержка, как снежный ком, и не уложимся в рабочее время… опять нам изворачиваться – за свои же принципы. А что такое 10 тонн на расстоянии 400 км – да ерунда: десяток лишних пассажиров от Ульяновска до Красноярска с лихвой компенсируют эти жалкие тонно-километры. Так подсказывал нам внутренний голос, хотя подоплека была совсем другая. Подоплека проста: черт с вами, с вашим бардаком, с вашими неувязками и разгильдяйством, с вашей производительностью, – а нам бы поскорее взлететь да пролезть между грозами, обступившими аэродром. Какая, к черту, загрузка, когда вот-вот можем застрять. А то – взлетишь, а оно как раз закрылось… и тыкайся потом. И спросят: а как ты анализировал изменения погоды, командир?

И зачем же мы здесь двое суток торчали – чтобы убедиться в том, что одесситы прохлопали ушами расписание, и теперь нам вместо них начать разгребать то, за что им деньги платят? Да провалитесь вы со своим грузом. Русская раскачка. Первый рейс. Одни не знают расписания. Другие забыли накормить людей, не говоря уже об экипаже. Третьи…

Третьи прискреблись в АДП Запорожья к флайт-плану. Мы, видите ли, плохо, не по образцу, заполнили эту филькину грамоту: не поставили тире перед каждой строчкой и не закрыли скобку в конце. Дергали нас, возвращали от самолета из-за этого.

Я пока не шибко разбираюсь в сущности этого нововведения; время мы туда пишем от фонаря, главное, скобочку закрыть. Пришло это к нам из-за бугра.

Ладно, закрыл я скобочку.

Ну никак мы не можем перестроиться так, чтобы всем угодить. Земля опутывает экипаж, как чудовищная раковая опухоль, – и уже мы живем для этой опухоли, она все соки сосет, а нам уж что достанется. И она-то уж, опухоль эта, считает, что

без нее-то, и что она-то…

Да вот пример. Собирает партийный комитет предприятия пропагандистов в рабочее время… в ресторан. Будет конференция перед итоговым занятием в системе политпросвещения. Столы накрыты, пропагандисты мнутся, за президиумским накрытым столом –наши идеологи. Вы, значит, угощайтесь, а мы, значит, жуя, между делом, прочитаем вам доклад, да поощрим, жуя, передовиков пропаганды, потом, жуя же, прослушаем лекцию…

Меня там тошнило. Я как раз был в резерве, и наш секретарь парторганизации попросил меня там поприсутствовать для численности. Я договорился с АДП, с экипажем, что, мол, посижу там чуть-чуть, – и поскорее меня вызовите, якобы на вылет. Леша сделал это буквально через пять минут, я и вилкой не ковырнул, и с великой радостью, но со скорбной миной на лице, разводя руками, быстренько убежал.

Черт с ней, со жратвой вашей, товарищи большевики, меня от нее, да и от вас, демагогов, воротит. Не лучше ли было бы собраться в нашей рабочей столовой да поговорить о качестве питания, чем жрать сервелаты в кабаке?

Еще дальше отталкивает меня все это от нашей бутафорской пропаганды. А я еще, в наивняке своем, думал потолковать в парткоме о своих сомнениях. Да о чем мне с ними говорить. Начальник политотдела в управлении – демагог П.; а в нашем комитете кабинетом политпросвещения заведует его жена. Оба на коне!

Вот они-то на месте. Вот они-то указуют. И их – легион. И все они просиживают задницы вроде бы для того, чтобы летал самолет, а в нем придаток его – экипаж.

Э, Вася, думай только о своей работе, о своем экипаже, о самолете, о погоде. Получай свои бо-ольшие деньги и молчи, береги силы для главного своего дела. Нам, летчикам, лучше, полезнее для полета, – не брать в голову производственные отношения. Раз мы поставлены в такие условия, что наши запросы удовлетворяются только через налет, – надо думать только о налете, ибо он – мерило нашей летной деятельности.

Я все больше склоняюсь к той же примитивной мысли, что и все порядочные труженики: делай свое дело на своем месте. Загрузка, курица, пропаганда эта, – это не мое дело. Это все – только факторы, которые иногда надо учитывать. Нет загрузки – плохо работает земля, а не я. А как работаю я, рассудит полет.

В Ульяновске забежали в буфет, давясь, проглотили того вездесущего минтая, запили кефиром… а за нами вломились

наши голодные пассажиры. Мне было совестно перед ними, я торопливо, почти не жуя, глотал рыбу… и поймал кость. Некогда было вытаскивать, надо было готовиться к полету. Кость сильно мешала; подписал задание, тогда только забежал в санчасть, истекая слюной из полураскрытого рта. Выдернули мне ее – какое облегчение!

Леша с Витей везли нас светлой ночью по северной трассе; невидимое солнце катилось где-то рядом, под горизонтом, освещая северо-запад небосвода оранжевым сиянием, звезды бледно светились над головой; в эфире стояла тишина, и только где-то впереди на непривычном для него русском языке докладывал корейский борт; «Поняра, дезятя тызяча сыто сохараняй».

Я открыл томик Буссенара, поминутно сглатывая саднящим горлом, потом увлекся и три часа спокойно отдыхал, краем глаза поглядывая на ленту-карту и «Михаил». И ночь незаметно прошла – которая по счету… а сколько их еще впереди.

Чем страшны средства массовой информации – так это тем, что обесценивают в глазах людей то, о чем постоянно талдычат. Человек постепенно становится рабом газет и телевидения, – но лишь в ожидании нового, еще более нового, острого. А жизнь состоит, в основном, из старого и однообразного, а оно и так всем надоело.

Не вдаваясь в тонкости и не пытаясь рассмотреть глубины, я делаю вывод: надо поменьше читать газеты и смотреть телевизор. Информация и так дойдет. Надо разгружать себя, а главное – не поддаваться нивелировке личности. Полдня просидел над газетами – одно да потому, а ведь гора бумаги. Ну, телевизора я и так не любитель.

Поменьше внешней политики. Да и вообще политики. Я ничего не изменю. Нет нужды читать или слушать что-либо об опасности мировой войны, о разоружении и пр. Все это говорильня. Доктор Хайдер с его фальшивой голодовкой и наши подвывалы вместе с ним вызывают чувство брезгливого скептицизма.

Годы уходят, а я остановился на уровне тридцатилетнего человека и варюсь. Явное чувство неудовлетворенности. Разменяться на тапочки, газеты и телевизор не хочу. Это очень несовременно, но все равно не хочу. Глубоко разочарован во всем кроме своих полетов. Вот это – настоящее, а все остальное – только средство существования для тех, кто присосался.

3.06. Скажу я не боясь:
На дождь вино похоже –
Когда прольется в грязь,
То станет грязью тоже.

Хорошие слова древнего поэта.

Еще не было табака и других наркотиков, а тысячи лет назад уже было вино.

Отрицать культуру потребления вина – продукта, сделанного из очень трудоемкого, политого потом винограда, – потребовалось сейчас. Тысячи лет человеческая природа нуждалась в вине. Древние греки разбавляли вино водой – по нашим понятиям, бурда, – но пили!

Золотое вино у нас нынче проливается в грязь, это против природы, но это обусловлено социальными причинами пролетарской культуры.

Человек на Земле, в общем, аномалия. Природой разум не предусмотрен. Все в равновесии, а человек, чем дальше от природы, чем выше уровень искусственно созданной

цивилизации, тем больше вступает с природой в противоречие. Людей расплодилось слишком много, они вступают в контакты все чаще – это, видимо, тоже против природы.

Когда человек был ближе к природе, к животному миру, был озабочен больше тем, как выжить, а не как выжать, – он пил вино без вреда. Сейчас, когда мы выжимаем все друг из друга, вино проливается в грязь.

Поневоле поймешь Мальтуса. Мне искренне жаль человечество; я все же склоняюсь к мысли, что оно вымрет. И дай бог, как говорится, из двух зол выбрать то, которое не уничтожит Землю. Я думаю, какой-нибудь СПИД, рак и нервные стрессы плюс всеобщее загрязнение среды сначала изгонят человечество из городов. А потом неизбежно низведут его снова на тот уровень, на котором ему суждено существовать эволюцией.

И вот тогда, в редкие моменты отдохновения от жестокой борьбы за выживание, жалкая горстка снова занявших свою экологическую нишу людей сможет вновь вкушать божественное блаженство первобытного вина, пусть и разбавленного вновь очистившейся от наших фекалий родниковой водой.

Я не фетишизирую вино, но история его потребления – только иллюстрация неверного пути развития человечества. Не вино виновато в том, что мы деградируем, и пролетарская туполобая борьба за всеобщую трезвость – лишь одно из многочисленных следствий. А где первопричина?

Как ни крути, а чем выше благосостояние, тем эгоистичнее человек. Объединяют трудности, а легкая жизнь разъединяет, ведет к пресыщению, скуке и извращениям, – а это против природы.

Древние египтяне ставили бессмысленные цели, пирамиды строили, – народ был занят. Мы строим ГЭСы, АЭСы и т.п. – оборачивается только вредом. Но народ занят. Потом начнем грызть зубами Марс – народ будет занят. Хорошо, к тому времени я вымру.

Ну, а для чего жить? Что достойно для человека? Ну, я перемещаю людей в пространстве, а себя обманываю романтикой полетов. Так принято. А наркоман живет в мире иллюзий и считает, что этот образ жизни – самый достойный, а вам не понять.

Опять вечные вопросы. Испокон веков люди задумываются, куда и зачем течет река жизни. Но независимо от того, как и о чем думают эти мыслители, река их несет в одном направлении. Есть специалисты, которые пытаются грести против течения, но много ли выгребешь. Кто на дно ложится… Но я, как все, плыву туда, куда все, шевелю ластами, как все. Пытаюсь думать, но

думай, не думай, – несет. Только все теснее нам в русле. И вдали слышен глухой и неотвратимый гул водопада…

8.06. Слетали во Львов. Все было хорошо, заходили на посадку, пробивая слоистую облачность, моросил дождик. Диспетчер наблюдал засветку за 50 км, мы ничего не видели. Заходил Леша; уже видна была полоса где-то с трех километров, как вдруг ударил ливень, пришлось включить дворники на полную и помогать Леше, потому что ветер резко изменился и нас потащило вправо. Но светлый прямоугольник полосы я видел и, несмотря на сдвиг ветра, лишь помогал Леше выдерживать курс. Трепало сильно, но старт ни о чем не предупреждал.

Метров с двадцати, уже перед самым торцом, дождь хлынул такой, что дворники не справлялись; полоса лишь угадывалась впереди. Я взял штурвал покрепче и приготовился сажать вслепую, т.е. по отсчету радиовысотомера, предварительно уменьшив вдвое вертикальную скорость.

От торца нас поддуло, и пришлось с 86 уменьшить режим до 80; скорость плясала у 290. Потом потащило вправо. Двойное движение: прикрыться креном, выровнять и прижать к полосе; нас все тащило, но я смутно различал лишь, что сядем чуть правее оси, и успел ухом уловить высоту три метра. Малый газ и… добрать бы чуть, но ведь утащит еще правее… Задержал штурвал, зная, что вертикальная уже небольшая: пусть скорее падает машина.

Мы упали метрах в десяти правее оси, покатились по воде, реверс… и выскочили на сухую полосу; дождь как обрезало. Перегрузка 1,5. Ну что: рабочая посадка. Лучше сработать не смогли – да и кто бы сработал лучше в так резко, внезапно осложнившейся ситуации. Мелькнула было мысль уйти на второй круг, но показаний, в общем, не было: положение машины до торца было посадочным, а что дождь – так я пилот первого класса. Вот и сел – грубо, но надежно. Может, именно вот так, «плотно» и рекомендует садиться в таких условиях Дэвис?

Обратно вез Надю с Оксаной. Ребенок лежал с температурой на свободном переднем ряду и дремал, а Надю я затащил в кабину, она с интересом прислушивалась и приглядывалась, тихая как мышь. Летели на 124-й; в Уфе заходил в идеальных условиях, частил с режимом, точно выдерживая скорость: был небольшой попутник. Попутник попутал Витю или еще что, но на метре, когда уже был поставлен малый газ и я собрался притереть машину, он вдруг без команды потянул на себя рукоятку интерцепторов. Я с сожалением, подхватывая штурвалом, успел

сказать ему: «Зачем ты это делаешь?» – и мы грохнулись с перегрузкой 1,4. Ему, видите ли, показалось, что мы уже сели, а команды «Реверс», одновременно означающей и «Интерцепторы выпустить», все не было. Или же он побоялся, что с попутным ветром перелетим?

Короче, испортил посадку. Ошибку он понял и молча стал переживать. А мое воспитание ограничилось тем, что через день я выпилил из пластмассы, расчертил и подарил ему вечную палетку для записи времени пролета поворотных пунктов.

Дома заходили в Болтанку. Леша упирался, а в это время на исполнительном пыжился перед взлетом тяжелый Ил-76. Оборачивалось так, что мы сядем впритирку, лишь только он взлетит. После того как в Ташкенте струей на взлете перевернуло Як-40, нам ввели двухминутный интервал между взлетом и посадкой, но в данном случае, по-моему, двух минут не набиралось. Просто мы готовились, что нас потреплет. И верно: с сорока метров нас начало корчить; в это время Ил-76 уже выполнял первый разворот. Пришлось мне помочь Леше, но над торцом все успокоилось, и он вполне мастерски посадил машину.

А струя все-таки весьма чувствительна, особенно в штиль, и будь на нашем месте Як-40 или Ан-24, я бы им не позавидовал. Шутки тут плохи.

Мы как-то, взлетев из Благовещенска и взяв курс на Средне-Белую, в наборе разошлись со встречным однотипным по высоте, но в облаках влетели в его струю, так весьма неприятно, весьма.

10.06. Позавчера слетали в Норильск, идеальный полет. Дома проходил фронт, и взлетать в сильный ветер и болтанку я решил сам, а в Норильске предложил Леше сесть на знаменитый пупок. Ну, Леша и сел. Таких посадок – одна на миллион. Бежал-бежал на цыпочках, а мы не дыша ожидали: отойдет? не отойдет? Не отошла. Ну, спец!

Обратно я садился в болтанку, перегрузка 1,2.

Сегодня было партсобрание по итогам и задачам партучебы, потом разбор ЛО. Все то же.

Ну, о партучебе я еще не выстрадал путной мысли, нечего и писать. Честно – на хрен она нам вообще нужна. Мы все читаем газеты, но предпочитаем не вмешиваться в перестройку, а наблюдаем свысока, с небес, возню на грешной земле. Специфика. А изучать Маркса-Ленина…

Я сомневаюсь. И не только я. Нет убежденности. Что делать, нету. Трудно верить. Или веровать. Поневоле думаешь: наивны все ваши мечты, товарищи Маркс, Ленин, – наивны, рассчитаны

прежде всего на сознание исстрадавшегося раба, обретшего свободу и увидевшего свет. А мы – ленивые, зажравшиеся, мы – его величество рабочий класс. Нет, тут что-то не то. Я сомневаюсь. Какой уж тут пропагандист из меня.

Но разве человек не должен сомневаться?

На разборе Медведев довел обстоятельства катастрофы Ту-134 в Берлине. Заходили при погоде, соответствующей минимуму (высота облаков была 60 м), на левую полосу, в автомате; и тут диспетчер предупредил экипаж, что правая полоса будет освещена для проверки огней. Белорусы, плохо кумекающие в английском, ничтоже сумняшеся отключили автомат, скоренько отвернули вправо и перестроились на правые маяки. Диспетчер их вернул на левую полосу – они опять перестроились на левую; торец между тем приближался. Но увлекшись этим баловством, они растеряли стрелки на глиссаде, раскачали машину и на высоте 120 метров, в облаках, решили доверить собирание стрелок автопилоту, включив автоматический заход при вертикальной 10 м/сек. Он их благополучно и убил. Комментарии излишни.

По Куйбышеву, кстати, был суд, из газет сведения, что экипаж виноватЮ, но судили одного командира (второй, к счастью своему, умер от сердечной недостаточности, вытаскивая пассажиров), а бортмеханик и штурман проходили как свидетели. Вроде бы командиру дали 15 лет. Повторяю: был бы жив второй пилот, я бы их собственноручно расстрелял. И механику впаял бы хороший срок, чтобы думал. Ну, штурман в своем собачьем ящике ничего не знал, он и вправду ни при чем.

У нас выруливал Ил-62, дунул слегка на павильон, железная дверь захлопнулась от струи и размазала человека насмерть. Ну кто тут виноват, что павильон стоит как раз напротив 2-й РД и, поворачивая на нее с перрона, надо газовать? И наивный посторонний человек, сопровождающий груз, решил перекурить за дверью, от ветерка.

А к командиру того Ил-76, что опрокинул нашу 417-ю, претензии: не осмотрел лично маршрут руления, как требует НПП, да еще отказался от предлагаемой буксировки и не выполнил команду техника на выключение двигателей.

Открываем НПП. «При необходимости (!) перед началом руления КВС должен лично осмотреть летное поле».

Ну и что бы он на нем увидел? Железный ряд? И в чем была необходимость? Он не видел необходимости и просто порулил,

как все рулят.

Это казуистика: раз поставил машину буквой зю, значит, «была необходимость осмотреть лично». А как же? Виноват!

Гораздо хуже то, что он отказался от буксировки. Тут уж точно виноват: слишком самоуверен. А что техника не послушал – вообще разгильдяй. А я его еще защищал из пилотской солидарности…

Да, что бы с тобой ни случилось, вини прежде всего самого себя.

Шура Ш. в Краснодаре попал в ливневые осадки и слегка побил себе обтекатель радиолокатора. Задержка. Кто виноват? Булах летал расследовать.

Как ни старалась комиссия утопить экипаж, как ни сопоставляла схему засветок на тот период с маршрутом захода, вычерченном по записи МСРП, какие зацепки ни искала в радиосвязи, как ни пыталась найти хоть какое незаконное слово в записи внутрикабинных переговоров, ну хоть мат – ведь экипаж корячился в очень сложных условиях, в сумерках, среди засветок, меняя высоты, обходя грозы, аргументированно отказываясь от не успевающих за ситуацией рекомендаций диспетчера (обстановка менялась очень быстро), – как ни ловили на слове, но экипаж молчал как рыба, только команды, только по технологии. Не придраться.

Трудно представить, чтобы в трудной ситуации не вырвалось словцо у хирурга, у моряка или шофера; Леонов, будучи впервые в открытом космосе, матюком загнал в люк упиравшуюся кинокамеру, – а тут ни звука лишнего, только технология.

Скоро мы, и глядя неизбежной смерти в глаза, за секунду до гибели будем судорожно нажимать кнопку СПУ и бубнить стандартные слова на магнитофон.

Молчать надо, молчать крайние 40 минут полета, ни слова – только по технологии. Мы и это можем. Молодец, Шура! Отскочил.

16.06. Нет времени писать. Напряженка: дача, работа без выходных, ремонт дома, машина… По полетам все пока в норме. Так что пока заношу конспективно, чтоб не забыть. А будет время – опишу.

Отдал Солодуну на прочтение дневник, и жду с душевным трепетом его рецензию. Когда-то в Симферополе, взбешенный пассивностью ПДСП и непривычно сорвавшись по этой причине, он с сердцем бросил: эх, нашелся бы кто-то, описал бы все это… Вот и запали его слова мне в душу.

Что я там написал – конечно, эмоций и нытья много, но там все чистая правда, думаю, Вячеслав Васильевич поймет, согласится. Гениального там ничего, просто собраны факты, а куча фактов – семь тетрадей – должна по принципу капли, долбящей камень, вполне определенно надавить на чувствительные струны пилотской души.

Пока меня интересует реакция летчика. С Надей труднее, она жена пилота, лицо заинтересованное, причем, ревниво заинтересованное. Но ее мнение мне тоже очень важно. А там посмотрим… может и брошу, кому это интересно, нытьё.

Что такое сейчас МАП? Впечатление, что либо там отставание, как и везде, либо слишком велик крен в сторону соседей-красноармейцев. Скорее всего, первое: мафия знатных, нахватавшихся за годы застоя наград, премий, обставившихся ими.

Почему 15 лет не идет Як-42? И т.д.

Все валится. ПВО пропускает в Москву немецкий самолет. Кому верить, на что опираться? Коррупция, местничество, каждый хватает и тащит в свою нору, что только может, что успевает. Везде одно и то же: и в ПВО, и в МАПе…

Сплетня утверждает: когда в Карши упал самолет, Васин, испугавшись гнева господина маршала, уговорил Шишкина доложить вместо себя. Бугаев, в худших традициях древних самодержцев, приказал казнить гонца, принесшего худую весть: Шишкин слетел с кресла начальника Главной инспекции. А Васин отскочил. Организатор летной работы… В «Правде» Герасимов правильно критикует его: возглавив комиссию по расследованию, Васин, ничтоже сумняшеся, вопреки мнению девяти институтов и двух Генеральных конструкторов, запретил летать на 11100 и выше.

Так что я прав: и сейчас наши ограничения не научны, а придуманы Васиным. Каково понимать это… а надо ж выполнять.

Какова вообще цена указаний, поступающих нам сверху? Насколько они обоснованны? Слепо исполнять – душа не лежит, но кому дело до нашей души?

Как тогда можно рассуждать о любви к профессии летчика?

Как все сложно, непрямолинейно, как зыбки убеждения…

А все это в сумме и есть тот самый человеческий фактор, который в трудную минуту срабатывает соответственно убеждениям. Зыбки они, расплывчаты – будешь думать только о своей шкуре, пропадешь, погубишь людей. Спасет только убежденность, твердость духа, понимание сложности задачи спасения людей, любовь и жалость к этим людям.

17.06. ну что ж, время есть. Сначала – о коллегии МГА. Признали, что летная служба загнана в тупик, что завалена бумагами, а с безопасностью полетов не улучшается. Признали, что проблема присутствия в экипаже проверяющего не решена. Признали, что надо все менять и переходить на качественно новый уровень. Признали, что чинам нечего рассиживаться в министерских кабинетах, а надо ехать на места, в отряды.

Интересно: как только я приду к какому выводу, так тут же подтверждается жизнью. Это объясняется просто: у меня болит то же, что и у всех, и сейчас можно об этом говорить. И чем ни смелее, тем – в самую точку. И уже не отстать бы мне со своими предположениями.

Конечно, все это пока – слова. Но вначале было Слово…

Получением нового пилотского свидетельства через два года после Алма-Аты завершился в моем сознании долгий период – пресловутая черная полоса. Уже и мало кто помнит тот злосчастный бетоноукладчик, да и переднюю ногу 134-й в Сочи, и дебаты вокруг закрылков на 28 тоже. Я стал спокойнее ко всему этому относиться. Понял одно: мастер ты или не мастер, а становление командира корабля идет всю его летную жизнь; нет ничего постоянного, все балансирует и норовит скатиться вниз, стоит чуть отпустить вожжи.

Как трудно садились мы накануне дома на 134-й, я уже забыл: сирена почему-то включалась, гудела, в эфире какофония, гвалт в кабине, кругом в воздухе теснота, да еще сдвиг ветра… Ну, сели. Мало ли их, таких посадок.

В штурманской готовился на вылет на Алма-Ату экипаж Ил-18. И командир его, Валера Журбин, и штурман, Коля Винцевич, когда-то летали со мной радистами еще на Ил-14, пробились в большую авиацию. В Алма-Ате они были каждый по разу, еще на заре туманной юности, и я поделился своим богатым опытом.

Кажется, что такого, а вот вспомнил, как меня, зеленого еще, опекали, натаскивали, советовали, подсказывали, берегли. Единое наше летное братство, лучшие человеческие качества проявляются в этом. Нет у нас секретов друг от друга, все что имеем из опыта – на общий стол. Все – во имя Дела.

Когда хоронишь товарищей, горькие мысли не дают покоя, и болит сердце, что не подсказали, не предупредили, не уберегли, не спасли. А кое-кому в верхах кажется, что летчики все норовят нарушить. Во имя чего нарушать-то?

Нам, в большой авиации, нужно только одно. Чтоб был

самолет, была погода, топливо и загрузка. И – по расписанию. Что я могу еще иметь с самолета? Ну, привезу себе ведро ягоды или коробку помидор. Но я не стану нарушать летные законы из-за помидор.

20.06. Слетали в Ростов. Спокойно, все удавалось. Немного поковырялись на тренажере: все то же, нулевой эффект. Но непривычно и лихо удался заход стандартным разворотом при пожаре двигателя: сели точно на ось, без всяких радиосредств, за три минуты. Пожалуй, к такой ситуации мы готовы. На земле получилось три минуты, значит, в воздухе, при реальном пожаре, аккурат уложимся в пять.

Кто сочинял расписание на этот год, я не знаю. Но оборачивается так, что едва 70 часов натянем, а ведь летаем без выходных. Пожалуй, продленку выполнить физически будет невозможно, не получается. А ведь с июля рейсов должны еще прибавить.

Сонных пассажиров везут сонные летчики… В Ростове жара за 30, влажно, и мы часов пять перед вылетом вращались на койках, наматывая на себя простыни.

Приходишь к выводу, что профилактории должны относиться не к отряду, на территории которого находятся, а как-то централизованно управляться и снабжаться. Вот в Сочи возвели, наконец, восьмиэтажное здание нового профилактория, номера со всеми удобствами. Душ наконец-то…

Ладно в Сочи – там жары-то не бывает, ветерок. Но в Ташкенте – с ума сойти, равно как и в Ростове, Одессе, Запорожье, Владивостоке, Краснодаре и других южных городах. Но кому это надо? Только нам, переменному составу.

Нам говорят: и чего бы вам еще выходные летом просить. По трое суток отдыхаете там, в рейсах.

Да если бы я отдыхал там в нормальных условиях, то, верно, не надо и выходных, и семьи наши давно с этим смирились.

Или кондиционер – роскошь? По крайней мере, у наших «отцов» в кабинетах они есть.

И все же – будут, будут кондиционеры, и души будут в каждом номере, и туалеты, и шум будет поглощаться, и будут экипажи спать перед ночным вылетом легким и крепким сном, и когда я услышу, что захрапели все, с легким сердцем усну и сам.

Конечно, Каминский, читая эти строки, только усмехнулся бы. Он на Р-5 на Чукотке мечтал немного о другом. Но Крякутный тоже мечтал о другом. Времена меняются, требования тоже. Мы летаем не на Р-5, и возим за спиной сотни людей, и доходы

приносим не такие. Неужели мы не заработали себе на кондиционер?

23.06. Слетали мы на Одессу спокойно. Обратно шли на 124-й, и начала она нам давать вводные. То у нее не загорается табло «Исправность АБСУ», а на пульте все нормально высвечивается. То локатор начинает показывать какие-то циркульные пилы вместо окружностей. А в Донецке на взлете вдруг не погасла красная лампочка правой ноги при уборке шасси. Тут скорость нарастает (взлетали на взлетном режиме: хоть и вес небольшой, а жара), пора закрылки убирать, я деру вверх, чтобы не выскочить за ограничения, тут этот доклад о неубравшейся ноге… калейдоскоп мыслей: нога… гидросистема? Закрылки убирать? Подождать? Высота растет, уже круг, 500 метров… убрать режим… нет, закрылки в первую очередь… Леша кричит «Скорость!» Дал команду на уборку, скорость плясала на 355-360, а ограничение на этой заразе – 340! Тут же команду: «75 режим!» Скорость под 400, нога не убрана, ограничение по шасси… да и высота круга… доложить земле?

И тут лампочка, наконец, погасла: нога на замке. Номинал… спина мокрая, пошли в набор. Все нормально, короткие реплики, кто что заметил, намного ли скорость выскочила за ограничение по времени.

Ну, отписались, как водится, сдвигом ветра.

Но вывод: случись что серьезное – выхода за ограничения не избежать, не хватит на все внимания, особенно на 124-й и 134-й.

В Казани следили: нога убралась сразу. Сволочь. Зато на рулении встали на ноль обороты КНД 2-го двигателя. Явно отказал прибор: тон двигателя не изменился, дали газу – параметры в норме. Валера заглянул в талмуд: на МСРП не пишется. Я решил взлетать и идти домой: благо, мои тахометры работают. На взлете работа прибора восстановилась. Видимо, контакт где-то барахлит.

И перед посадкой вдруг загорелось-таки зеленое табло «Исправность АБСУ». Короче, кроссворды-ребусы. Записали все.

Но как здорово помогает автопилот – мы им упиваемся и используем на всю катушку. Спасибо Волкову: восстановил статус кво.

А закрылки надо убирать в первую очередь, несмотря ни на что, нечего тут сомневаться.

Вот они, главные мысли пилота в хотя бы чуть усложнившейся ситуации: нарушил? не нарушил? Не дело, не реалии, а – выпорют ли?

30.06. Только смотались в Ташкент, привезли домой фруктов, набегавшись по рынкам, – как через день из резерва снова подняли на Ташкент. Правда, пропал завтрашний Благовещенск – рейс, во всех отношениях лучше: и проще, и дороже стоит, и с разворотом, один день, и сметана там знатная. Но налет один и тот же, все равно 70 часов в этом месяце. Да и не откажешься же. Ну, рейс отдыха: ни тренажера не надо, ни коробок, с пустыми руками. На озере денек позагорать.

В жару, когда полоса держит, не дает мягко сесть, все приземляются грубовато; я наблюдал, когда заруливал после своей посадки. Машины висят на прямой одна за другой. Давит ее пилот, давит, тычет мордой в полосу, а она вихляется, выворачивается, гуляют кренчики, скорость падает, и, в конце концов, лапти хлопают, отскакивают и снова хлопают о бетон. Редко, очень редко удается унюхать. Жара…

В Ташкенте в тот день было 40 градусов. Позагорали, поплавали в грязной и отвратительно-теплой воде, поели шашлыков, послушали в парке духовой оркестр, все хорошо.

Утром приехали на вылет, посадили пассажиров… отбой. Задержка до вечера: ждать группу пассажиров из Ферганы, а их рейс задерживался поздним прибытием самолета.

Ждать надо было часа четыре. Ехать обратно в Сергели, в прохладный профилакторий с централизованным отоплением, долго и далеко. Решили переждать в комнате отдыха, там два кондиционера, телевизор. С утра припекало: уже 36.

Что такое жара для сибиряка? Конечно, не смерть. Накануне я всем посоветовал терпеть, не пить. Главное – не попить первый раз: потом не остановишься, будет лишь хуже, весь мокрый… Сам я продержался на озере. Ну, а здесь, набегавшись по жаре, уже усадив пассажиров, мы в самолете позволили себе по стакану-другому горяченькой минводы… и тут эта задержка.

Мокрые и осоловелые, задремали мы на клеенчатых диванах в комнате отдыха. Но тут вошла тетя-хозяйка и подняла нас, а то придет врач, будет ругаться: лежать нельзя, разуваться нельзя. Можно спать только сидя.

Ладно, осталось два часа, уже самолет сел в Фергане, скоро вылетит, привезет наш стройотряд. Потерпим.

Ну, подняли нас, самолет вылетел, через 20 минут будет здесь. Я отправил всех в санчасть, соседняя дверь. Хоть еще и не прошло 6 часов с момента медконтроля в Сергелях, но мало ли что, может, еще задержат; для порядку надо пройти медосмотр повторно.

Две тети-врача заставили девчат топать на самолет за медицинскими книжками. Я попытался уговорить: зачем гнать

девчат, в колготках и на шпильках, туда-сюда две версты, – мы же проходили контроль, вон, еще срок не вышел… Но бесполезно. Взбесился, выскочил, зашел в АДП, пожаловался диспетчерам, и девчата мне подписали задание без медконтроля: старый-то штамп из профилактория в задании есть, а эти… короче, действиям представительниц самой гуманной профессии были выданы не очень лестные, но вполне ими заслуженные характеристики.

Вот и весь инцидент. Но какая стена! Эх, сволочи одни кругом, столько их окопалось, что хоть в лепешку расшибись об их сжатые жопой губы. Да если по инструкции – они и в гроб загонят. Ненавижу их, но сам таким не буду.

А девчатам из АДП – спасибо.

Взлетали при плюс 37 – предельной температуре для нашего веса. Оторвались, по три метра в секунду ползли вверх. Не дай бог, откажи двигатель… По теории, именно в этих условиях, с этим весом, – как раз и обеспечится на двух работающих моторах тот самый безопасный градиент набора 2,7 процента: на сто метров пути – 2,7 метра подъема.

Нет, не обеспечится он. Вот сейчас, на трех, работающих на взлетном режиме, мы проходим в секунду сто метров и набираем три метра высоты. А на двух – едва ли пойдем в горизонте, без снижения.

Не лезла машина. Да еще на 150 м давали сдвиг ветра с попутной составляющей, и мы еле-еле в горизонте разогнали машину до 350, чтобы хоть до 15 убрать закрылки. Потом пошло легче.

Остыли немного аж за Балхашом, через полтора часа, но рубахи долго еще были мокрые.

2.07. Работа идет своим чередом, а мысли – своим. Прочитал «Плаху», приобретенную в Ташкенте у спекулянтки за 11 рэ. Увидел книгу в ряду разложенных на бордюрном камне «Анжелик», затрясся, но для порядку вроде бы поторговался, и тетка как-то удивительно легко сбросила рупь. Да и что тут цена, что рубли… денег, правда, было с собой в обрез.

Прочитал в два приема, запоем.

Две ясных мысли. Одна: проклятье Земле – человек. Нет, определенно ему путь – вымереть.

И другая: как же так. Хоть капитализм, хоть социализм, а нравственного стержня, какой человеку давала вера, ни одна из этих систем не дает. И человек в массе своей – обыватель и живет сиюминутным.

Как разум на Земле – аномалия, неизбежно ведущая к

уничтожению мира, так и гуманизм среди людей разумных – такая же аномалия, отвергаемая здравым смыслом стада.

Наркотики разрушают душу, разум, личность. Но разуму всегда, во все времена, посему-то необходимо было временно забыться. От самого себя разум устает, каким бы он ни был. И не в социальных тут причинах дело. Даже самый идеальный – по Христовым ли или, там, по коммунистическим (?) меркам человек, – а идет иной раз в лес, на природу, чтобы забыться, надышаться ею, одуреть, обалдеть.

Ну и что?

Да ничего, сентенции, сомнительные весьма. Это надо еще переварить, записываю просто, чтобы не забыть.

Почему животному можно жить, следуя лишь инстинктам, – и жизнь его гармонична, а гомо сапиенс должен постоянно укрощать в себе все инстинкты, постоянно душить себя железной уздой, ломать, вгонять в рамки, насиловать свою природу? Тут любой устанет, потянется к кайфу и балдежу. Но отпусти вожжи – разум быстро гаснет, и через небольшой срок перед тобой – скот, наделенный разумом лишь в самых подлых, низменных его проявлениях: тщеславии, самодовольстве, зависти, ревности, властности.

Нет, все же человек – тупиковая ветвь, нелогичная, против природы.

Но раз я принадлежу к таковой породе, то уж надо стремиться. Ломать себя, насиловать. Жить надо, не думая, зачем это, а просто дышать. Но раз нас много, надо придерживаться норм этого самого существования. А кайф ловить – от мягких посадок. Это ж надо такую работу иметь!

Инстинкты есть, прорываются. Наблюдая очередь за «красиньким», глядя в эти тупые скотские глаза, слушая эти бессвязные грязные речи, видя эти неуклюжие поползновения… эх, взять бы пулемет…

Но жизнь человеческая самоценна. Его жизнь! Независимо от того, человек он, личность или скот. У тебя свой путь, у него свой.

Правда, мы плодим и всю жизнь кормим миллионы уродов, дебилов и т.п. Не вижу смысла в содержании на шее общества миллионов бесполезных неразумных живых существ. Это – гуманизм? Может, избавиться от них?

А ты у их матерей спроси.

Кто и по каким критериям оценит степень ущербности человека и кто возьмется исполнить приговор? Где грань?

Вернемся к опыту Спарты? Да, где-то и сейчас есть племена, где новорожденного, не вписывающегося в какие-то критерии,

обязана умертвить сама мать. Для общества, для этого племени, это гуманно. А для матери?

Нынешний пример. У ребенка оказалось по шесть пальцев на руках. Родители, цивилизованные гомы сапиенсы, в ужасе, – и отказались. Вот таких сволочей как воспитывать? А другая семья забрала ребеночка, воспитала, сделали операцию, сейчас ребенок играет на пианино. Что за люди такие, откуда они берутся?

Мыслей таких много, много вопросов, на которые нет ответа. Прочитанная книга обращает мысль внутрь себя, и именно в эту сторону бытия.

Но почему я должен покупать такую книгу у спекулянта?

А работа идет своим чередом. Вчера в Норильске Леша снова блеснул мастерством и неслышно, невесомо, полировал колеса о бетон полосы. Витя при этом потихоньку догружал стойки плавным выпуском интерцепторов; я же наслаждался редкостным сочетанием благоприятных факторов и мастерства экипажа, а сам осторожно опускал переднюю ногу, следя, чтобы, плюс ко всему, и ось полосы неслась нам строго между ног.

Потом, на обратном пути, сам заходил ночью и сумел примостить машину на нашу многогрешную полосу в пределах тех возможностей, которые она смогла нам позволить.

Ехал домой по пустой ночной дороге, с запада на восток, из ночи в бледную зарю, со спокойным и усталым ощущением, что недаром живу. И вымирать что-то не хотелось.

Общественная жизнь бушует. Все то, что наболело, все то, о чем мечталось, обретает зримые черты; все проясняется; проходят пленумы, принимаются законы, развязываются руки, загораются глаза. И все – быстро, быстрее, чем успевает переварить разум, но ждать некогда.

И только я как себе летал, так себе и летаю, и ничего не меняется.

Ну, принят пресловутый Закон о предприятии, основной документ перестройки. Как его ни ладь к себе – не налазит, не подходит, жмет, да и вообще непонятно, где рукава, а где ширинка.

Нужны талмудисты, их у нас легион, тем и кормятся. Если верить этому Закону, то их-то, интерпретаторов-то, как раз и под зад. Ну, посмотрим, как зашевелится наше ведомство, как прилепит к себе эту новую, красивую и пока непонятную… инструкцию. Надо полагать, в течение оставшегося полугодия все причешется, и у нас сумеют впрячь в одну телегу Устав и демократию… и кресла свои сберегут.

Интересно и о ценах. Если реформа цен увяжется с социальной справедливостью (еще как ее понимать, эту самую справедливость), то как это отразится на высокооплачиваемых категориях? Я понимаю, конечно, что если мясо стоит 4 рэ, а едят его все (или хотят все), то я-то себе куплю, а пенсионер? уборщица? Если ей продавать подешевле, то за чей счет? Но во всяком случае, мне дешевле не продадут.

По моему разумению, цены, деньги и все, что с ними связано, должны отражать правильно лишь одно: труд, отдачу. Не килограммометры, конечно, а именно, отдачу. Мне плевать, какие там термины, нюансы, что явится посредником между моей отдачей обществу и моими запросами к обществу, но я даю достаточно много, и более очень и очень многих, чтобы не стоять в очереди за куском. Это не самодовольство, не гордыня, не бравада, не выпячивание. А это – мое реальное место в жизни. Статус кво. Так есть. Мне ведь много не надо.

5.07. Владивосток. В новой эскадрилье как-то так обернулось, что нас ставят все больше на западные рейсы, да Норильск еще. А мы-то больше привыкли к Благовещенскам и Владивостокам, да и Камчатка мне ближе к душе, чем, к примеру, Краснодар. Ну, а сейчас все наоборот. И мы выпросили этот Владик просто так, для отдыха.

Попалась 134-я машина, но все на ней работало хорошо, и ограничения почти не мешали. В Чите садились с посадочной массой 80 т; все удалось. Взлетали оттуда по новой схеме: с высоты 100 м отворот влево от препятствий и на 260 м уборка закрылков. Это дает возможность взлетать с полной взлетной массой, а раньше в этих условиях не проходило больше 92-93 т из-за пресловутого градиента набора при отказе двигателя. Все же кто-то в министерстве немножко думает головой.

И все же в министерстве кто-то думает головой в другую сторону.

Раньше время, указанное в расписании, было временем взлета. Потом начались изменения, пошли указания, и наступила такая путаница, в результате которой в разных аэропортах стали разрешать запуск где за 11 минут до взлета, а где за 5. Страдает престиж Аэрофлота.

Мы привыкли рассчитывать подготовку экипажа и запуск так, чтобы с учетом всех факторов взлетать точно по расписанию. А теперь время, указанное в билете, министерские чиновники объявили временем начала движения. Стронулся со стоянки по расписанию, а взлет – уж как придется. Пассажиры ворчат: уж этот хваленый Аэрофлот – хоть на пять минут, а задержит.

Пассажир по-старому разумно ожидает, что взлет будет в то время, что указано в билете. Короче, бардак.

И вот взлетаем из Читы: слава богу, запуск разрешили за 11 минут, взлетели, как всегда, точно. Владик обещает туман, а впереди нас, на полдороги, слева влез московский Ил-62 и повис на нашем эшелоне 11100. Между нами 70 км, догоняем с разницей скоростей 70 км/час, значит, обгоним через час с небольшим. Идет он тоже во Владик, тоже торопится, потому что видимость там уже 2000, и все условия для тумана уже есть: влажность 100 процентов и температура равна точке росы.

Надо обогнать и успеть создать интервал, иначе на заходе будем мешать друг другу. От Хабаровска нам занимать встречный эшелон 10600 или 11600: смена направления трассы. Положено занять этот эшелон за 20 км до Хабаровска. Ну, ясно, нам повыше, ему пониже.

Дальше по трассе фронтальные грозы. Ил-62 попросил эшелон 11600; мы следом за ним тоже полезли вверх. Затянули газы, чтобы не догонять, повисли на M = 0.79, удалось сохранить интервал 30 км.

Встречный борт дал ветерок от Владика до Хабаровска: нам в лоб. Если уж обгонять, то нам лучше вылезти вверх, выше ветра, а ему пониже; тогда мы сумеем и уйти вперед, и обеспечить ему интервал за нами, а значит, сможем снижаться на посадку с пересечением его высоты.

У Ил-62 были те же заботы о грозах, да еще, впридачу, идя из Москвы, он, видимо, пережег топливо и полез вверх, где расход поменьше.

Интервал сокращался; пришлось нырять на 10600, матеря себя за неосмотрительность: время потеряно, и нам предстояло за 40 минут, извернувшись между гроз, обогнать его низом или хотя бы просто догнать, чтобы уж наверняка нас снижали первыми. Владик давал уже 1500 и нижний край 100 м.

Внизу дул встречный ветерок 120 км/час, и мы, выжав из машины предельное M = 0,88, еле-еле догоняли лайнер. Ил-62 висел над нами и удивлялся, что мы не хотим уйти вперед; а мы не могли.

Диспетчер Владика начал гомеопатическими мерами оттягивать его назад, а нас заставил чуть подрезать на повороте, но шерсть, как известно, кое-чему не защита; у москвича пробил час снижения, а нам было еще не к спеху, но пришлось за 200 км начать освобождать ему эшелоны. Снижались на газу, выжимая предельную приборную скорость 600 и ожидая, что вот-вот рявкнет сирена. Владивосток дал нижний край 90 м.

Только окунувшись вслед за нами во встречную струю,

москвичи стали катастрофически отставать: 10, 20, 30 км, – а мы мчались к полосе и молили бога, чтобы не закрылось, пока не сядем. Москвичи неслись вслед за нами, моля о том же.

Полоса была покрыта слоем воды до 5 мм, погода близка к минимуму, и я забрал управление. На 120 м фары уперлись в туман, но мы этого ожидали и выключили носовые. С 90 м я заметил огни подхода; глиссада гуляла, менялся ветер, но в целом без особого труда я вышел на торец чуть выше и жал машину вниз с чуть большей вертикальной. Леша дважды предупредил о крутом снижении, и я с 20 м начал уменьшать угол; расстояние до бетона размазывалось в бликах и дымке, крыльевые фары не помогали, но Витя четко читал высоту по РВ-5, и я, заранее выровняв на пяти метрах, с его помощью подкрался к полосе, плавно убрал газ и мягко сел.

Старт спросил нижний край, мы дали 90 м, хотя, честно, было 70, а минимум там – 80. Пусть люди зайдут и сядут за нами. И они сели, и порт закрылся: туман 500.

Если бы мы взлетели из Читы на те пять несчастных минут позже, то догнали бы Ил-62 как раз перед снижением, отстать бы не сумели, пришлось бы выходить на привод и крутить длиннющий чемодан, – и ушли бы на Хабаровск.

Как ни странно, во Владике не жарко, комаров нет; мы полдня загорали на речушке в лесу, потом полдня спали и, как уже проверено, за 3 часа до подъема проснулись. Я нашел укромный уголок и пишу.

Плохо, что у нас на всю страну один Аэрофлот. Монополия, что хочу, то и ворочу. Было бы две конкурирующих фирмы – а такой курс, кстати, перестройка приветствует, – вот тогда бы повертелись. Ведь во всем мире так. А то наши предприятия разбрасываются. У нас в отряде: Ил-62, Ил-76, Ту-154, Ан-26, Як-40, Л-410, Ан-2, Ми-8, Ми-2.

Нет, надо изучать и применять лучшее из зарубежного опыта. А мы, пилоты, даже не знаем тактико-технических данных зарубежных самолетов. Стыдно, наверное, публиковать, сравнивать.

Вообще, за два последних года, при Горбачеве, я многое узнал и на многое взглянул другими глазами. Хваленое, почивающее на лаврах государство развитого социализма оказалось колоссом на глиняных ногах. Экономика – на грани кризиса – это у нас-то! Нижайшая производительность, самообман. Ну, о наших пороках, которые социализму не свойственны – нет, мол, социальных условий, – их-то предостаточно… Что там говорить.

Когда немец сел в Москве, а ПВО прохлопало ушами, Горбачев с высокой трибуны пытался уверить в том, что ни у кого не должно быть ни малейшего сомнения в нашей обороноспособности. Вот тут мне за него стало стыдно. Молчал бы уж.

Лет восемь назад важивали мы самолетом в Воздвиженку новобранцев, как это стало модно в последние годы: в теплушках дешево, но несовременно, а на лайнерах в самый раз – денег министерство обороны не считает.

И вот приземлились мы в чистом поле на боевой аэродром. Зарулили на стоянку. Три подозрительного вида личности в драных, грязных, неопределенного цвета комбезах, руками подкатили битый-правленый трап, чуть не побив нам при этом крыло; бортинженер матюками успел их остановить. Рядом прохаживался, куря, часовой с автоматом за спиной, в расстегнутом до пупа комбинезоне и гражданских запыленных туфлях.

Если еще учесть, что сопровождающим с солдатиками летел у нас в кабине временно списанный по здоровью штурман-старлей с забинтованной рукой, что только с его лоцманской помощью мы визуально вышли на точку, потому что радиосредства нам не удосужились включить, и что в эфире толкали друг дружку языками какие-то «Нарвик», «Щедрый» и «Марципан», намертво заблокировав нам связь, – этот часовой был уж последним мазком, завершающим цельность картины.

По традиции посетив расположенный на территории продовольственный ларек и убедившись, что в нем, как и везде, пусто, мы быстренько заправились, запустились (слава богу, хоть заправка и старт работали) и взлетели в чуждое пространство, где нас никто не ждал. Продирались в эфире сквозь гвалт Нарвиков и Марципанов, отрабатывали по команде со Щедрыми и Добрыми, но так и не добились от них ответа; выскочили, наконец, на трассу, и только установив связь с родным аэрофлотовским Владивостоком, почувствовали себя в относительной безопасности и полезли вверх с одним желанием, выраженным словами командира: «Уё…вать отсюда скорее, пока не убили!»

И я подумал: а не дай бог, война? Да никто и не поймет ничего толком. А ведь это – Госграница! Ну, защитнички…

Я свято, твердо уверен: в тот момент, в то время, – они бы не защитили. А вот – чтоб подметено было! Да только часовой этот… с сигаркой…

Разговаривая с бывшими красноармейцами, и сейчас убеждаюсь: происшествие с немцем – закономерность, а не

случай.

Да и понятно: с чего бы в запущенном экономически и распущенном морально государстве быть железной, дисциплинированной армии. Нет, закон един для всех. Плохо везде.

Но жить надо. Партия как-то шевелится, по крайней мере, в верхах. Низы ожидают перемен, когда же верха начнут с себя и дадут пинка.

А я стараюсь честно работать, но не потому, что – партия, а из уважения к себе и из любви к делу. В конце концов, я эту партию кормлю, как вот в «Плахе» герой говорит парторгу: «Я же тебя кормлю, а не ты меня».

7.07. Обратно летел Леша. Я слишком много в последнее время отбирал у него штурвал, и надо было восстановить справедливость. Поэтому в Чите, против обыкновения, садился второй пилот – явление в Чите редкостное.

Надо отдать должное: старый волчара землю нюхает лучше меня, и лучше многих. Сел он для гарантии на газочке, как и положено в Чите; но как сел! Ах, как он сел!

Да. Если оглянуться на наши летные судьбы, на их пути, переплетения и изгибы, то вырисовывается некий образ реки. Как в пустыне: течет, вьется, теряет воду то на поля, то на испарение, а то и вовсе уходит в песок, – но самая струя все же доходит до моря.

Так и наш брат-летчик. Кто застрял на Ан-2 на химии; у кого сдало здоровье; кто без перспектив пригрелся и пашет в своем захолустье на Як-40 или Ан-24; кого кинули; кто пропил себя; кому не повезло по службе; а кто и погиб…

И вот, дожив до седин, вырастив детей, а кто и нянча уже внучат, – дотекает самая выносливая струя до желанной цели: до лайнера. Да только у иных рога уже пообломаны об острые углы, запал не тот, здоровьишко на пределе, сил осталось мало… А опыт – бесценный наш опыт и мастерство – есть. И вот оседают старики вторыми пилотами. Чуждо им тщеславие, не нужны уже дубы на козырьке, хватает и заработка. Еще бы годик-два… ну, три-пять… пока не спишут. Подержаться за штурвал. А иным уже и штурвала не надо. Как те гоголевские седые запорожцы у общего костра… А случись что в полете – соберутся с силами, кучей, экипажем, как-то перемогут невзгоду… не лишний человек второй пилот в экипаже.

В сорок лет еще можно мечтать о левом кресле; в сорок пять – практически овчинка не стоит вычинки; в пятьдесят –

долетывают, где застала судьба.

Таких уже заставлять, понужать, а тем более, воспитывать, – не надо. Они тянут свою лямку привычно и надежно. Ворчат, характеры показывают, уже старческие признаки налицо, причуды… но это – до штурвала. А уж за штурвалом-то себя и покажут: знай, мол, наших.

И уж совсем неприемлем в нашей аэрофлотской среде армейский девиз: «твое дело правое – не мешай левому». У нас совсем другие методы работы и взаимодействия в полете.

Не перехвалить бы Лешу. Но уже столько мы с ним работаем, а грех обижаться: надежнейший пилот.

Есть, конечно, и недостатки: в директоре запаздывает, на прямой по курсу гуляет, – но к торцу у него обычно все в норме.

Однако же, заходя нынче дома, умудрился выползать на ось справа до самого торца, выполз, но кренчик оставил и сел со сносом, почувствовалось. Я не преминул это отметить, и он спокойно согласился. Бывает.

Завтра рано лететь в Краснодар через Норильск; приехал на ранний вылет в гостиницу. Надо ложиться.

8.07. Норильск. Обида: мальчик-диспетчер угнал на 2-й круг. Заходили с курсом 14 с прямой: на удалении 15 км высота была 900, скорость 400, шасси выпущены, мы спокойно снижались. По 7 м/сек потерять 400 метров высоты – это 56 секунд. За это время пройдем 4,5 км, успеем выпустить механизацию. Точка входа в глиссаду – за 10500 м от торца. Мальчик считать не умеет, задергался, угнал.

Ну что ж, я сам виноват, что снижался на пределе и дал повод диспетчеру засомневаться. Но на его месте я спросил бы у экипажа: не высоковато ли идете, ребята? Он же не летает, он – все по инструкции. А мы ж хотели красиво, на малом газе до глиссады дойти, мы все отрабатываем экономичный заход.

Да ерунда все это, надо кончать эксперименты, заходить, как Кузьма Григорьевич, с соли-идным запасом. А когда припечет – зайдем и на острие ножа.

Но чувство обиды, как будто в душу наплевали, глодало нас всю предполетную подготовку в Норильске. И ведь смена кончилась, мальчик тот уехал домой, с чувством, что предотвратил предпосылку.

Вот такие мальчики сейчас сидят на своих местах и тормозят, тормозят… А наивные люди в газетке советуют: проявляй инициативу в пределах допусков. Вот наглядный пример: все

было на пределе допуска, а тонна вылетела в трубу. И вся инициатива обгажена.

Сам виноват, сам.

10.07. Слетали в Краснодар через Норильск-Уфу; обратно через Оренбург. Рейс отдыха. 12 часов проспали в гостинице под шорох мелкого дождичка (это летом-то в Краснодаре!) – и назад.

Сейчас уже в Москве. 10 июля, вечер. Обходили грозы лишних 10 минут, сели с остатком 5 тонн; приземление мне удалось исключительно мягкое, как и у Леши. И все перипетии посадки пассажиров дома, с нервотрепкой и неразберихой, ушли в дальний угол памяти. Лето есть лето, всем надо улететь, везде напряженка. Пик.

11.07. Авиация еще ждет своего художника. Все то, что мельком, в перерыве между очередью у стойки регистрации, духотой в накопителе, толкотней у трапа и жарой в салоне, страхом и тошнотой от болтанки и перепадов давления, жалким куском дохлой курицы, ожиданием у туалета и выходом в совсем иной, резко и непривычно приблизившийся мир другого аэропорта, – все то, что в промежутках между всей этой суетой успеет заметить в окошко замордованный пассажир, вряд ли вызовет у него заметные эстетические переживания. Ну, ускорения, ну, облака, тучи, ну, гул, тряска, страх, земля косо встала… ну, солнце взошло. Да только, к слову, во время восхода солнца измученные пассажиры все спят.

Вот я и говорю: им ли описывать красоты воздушного путешествия.

Но и мне, уж повидавшему всяких прелестей и красот небесных, в полете чаще не до них. Еще Сент-Экзюпери хорошо сказал о том, как ему видятся те прекрасные облака, которыми так восторгается наивный пассажир.

Нет, авиация еще ждет своего художника: художника-пилота и никого другого. Потому что лишь пилот глядит вперед, и все видит, и видит много, и наблюдает вроде бы одни и те же, так похожие друг на друга и такие разные картины и явления. Только вот восприятие и оценка их колеблются от «здорово как» до «подальше-подальше», с обязательным добавлением непечатного эпитета.

Тонкая полоска, полупрозрачная дымчатая вуаль на горизонте, рассекающая надвое потускневший остывающий диск заходящего солнца, вполне определенно может обещать тропопаузу и болтанку в ней, и не открутишься, потому что единственный разрешенный Васиным эшелон на Москву – 10600;

километром ниже, на 9600, ветер в нюх сильнее, расход больше, не долетишь; а залезть на 11600 теперь не позволяет новая таблица в РЛЭ. И как же тут, в красоте этой, искренне не выматерить от всей души человека, за то, что урезал полетные веса на 10-15 тонн, урезал ничтоже сумняшеся, – и вот болтаемся всю дорогу в тропопаузе, или как говорит Валера, в «трепаной паузе».

Какая тут, к черту, красота. А ведь вперед посмотреть – красиво набегает волнами эта, мать бы ее, чуть заметная голубая вуаль: то ниже чуть пойдет, и тогда впереди под нею просвечивает рельефная тускло-красная верхушка светила, а самолет несется как бы над водной гладью – какой эффект движения! А то пелена стелется выше и так же стремительно проносится над головой, хоть пригибайся. Но и болтает! Всю душу до печенок вытрясет, а куда денешься. Мы-то еще терпим, подпрыгивая в креслах, а каково девчонкам в салоне людей кормить, балансировать.

И уж когда дождешься, выработаешь топливо, полезешь вверх, махом пронзив и оставив внизу растворившуюся в пространстве вуаль дымки, – как красивы уходящие вниз вершины кучевки, подсвеченные в разрывах последними лучами, снизу оранжево-розовые, а сверху иссиня-серые… нет, авиация все ждет и никак не дождется своего певца. Да только до красот ли: ветер наверху уже изменился, ничего и не выгадали, единственно, расход стал чуть поменьше. И думаешь, как же его и дотянуть, и сохранить остаток 6 тонн.

Или когда долго трясешься в отростках грозовой наковальни, извращаясь в облаках межу засветками, – и вдруг выскакиваешь и повисаешь в ослепительной пустоте, а сбоку и сзади – отвесные, темные до черноты, уходящие в немыслимую глубину, клубящиеся столбы, стены, башни, бастионы, подсвеченные тонким лучом громады, – и удивляешься, через что пролез…

Бесконечно жаль только, что летная профессия требует все более четких, жестких, строгих рамок характера. Ну кому нынче нужен пилот-романтик, любующийся, понимающий красоту, да еще и умеющий и желающий донести свои впечатления до широкого читателя… Тут бы с безопасностью полета управиться. Критерии жестки, не до красот.

Оно-то так. Но кто тогда заронит в молодую душу искру авиационной романтики? Может, красивая форма? Заработки? Пенсия? Или круглый зад проводницы?

Да кому она нужна нынче, эта романтика. Свято место пусто не бывает. Экологическая ниша все равно заполнится, а уж кто

сунулся сюда всерьез – сразу затянет в шестерни, не вырвешься, пока не прокатит весь круг по зубьям, а там уж как-то привычнее прилипаешь своими вмятинами – попробуй-ка брось и начни жизнь сначала, на земле.

Мне как-то проще. Жаль только, таланту бог не дал описывать красиво; могу только фиксировать. Но красоту чувствую, только вот чувство это двоякое, как у любого специалиста. Если грубо: врач ведь, осматривая тело девушки, чувствует ее красоту, но ведь он ищет в этом красивом теле признаки болезни. Главное – дело.

Готовимся к взлету в Краснодаре. Туман, явно ощутимыми и даже поддающимися расчету волнами, натекает со стороны водохранилища на полосу, сплющенное солнце красной ковригой чуть выглядывает сверху него; самая пора для тумана. И по закону подлости нас задерживают долгой посадкой пассажиров. Тут, понимаешь, дела, не до красот, одни нервы… а ведь красота-то какая!

Взлетаем, пробивая тонкий слой тумана, уходим вверх, и солнце набирает силу с каждой секундой, с каждым десятком метров высоты. Уходит вниз земля, прикрытая непрозрачным покрывалом; сначала, в косом солнечном освещении, сквозь туман лишь просвечивают верхушки деревьев и крыши домов; потом молоко, налитое в очерченные лесополосами прямоугольники полей, разбавляется зеленью; с двухсот метров заметна лишь дымка, – но мы-то знаем цену и опасность ее. А красиво. Но не дай бог пожара на борту – сесть-то некуда, особенно, когда уже далеко отошел от спасительной полосы аэродрома. Обманчивое молоко тумана сгущается и скрывает под собой провода ЛЭП, овраги, дороги, каналы, заборы, брустверы. Пробивая тонкий слой приземного тумана по косой линии, будешь слеп, беспомощен, и надеяться придется лишь на судьбу.

Поэтому авиации нужны не художники, а практичные, деловые, в меру ограниченные, без лишних эмоций, узкие спецы. Как, впрочем, и в любом другом серьезном современном деле. А художества – собственно говоря, это тоже дело серьезное, тут нужны другие специалисты, с иными чертами характера: обнаженность, ранимость души, нервность, рефлексия, интеллект, глубина мышления, утонченная эмоциональность. Это все очень далеко от штурвала, неизмеримо, на другом полюсе.

Поэтому авиация не дождется своего художника.

Недавно читал об одном боксере… и поэте одновременно. Я знавал боксеров: был грех, сам в молодости изучал это дело, тренер у меня был. Поэтому и говорю: боксер-поэт… смешно.

Может, упомянутый человек несчастен: разрываться между двумя любимыми противоположностями…

Мне ведь тоже нелегко: летать и пытаться жить духовной жизнью. Первое определенно «привуалирует над вторым», душит. За двадцать лет я преуспел в полетах, но явно деградирую в духовном. Изъясняешься, в основном, русским разговорным матом (белой вороной быть не хочу, а главное, привык!), мышление прагматично, отрывисто, поверхностно, сиюминутно и прямолинейно. Думать устаю, больше соображаю. Мне становится комфортно быть пилотягой. Через пять лет мне уже не нужно будет писать. А ведь писанина – единственное, что не даст мне опуститься на пенсии.

15.07. Киев. Одурев за два дня от сумасшедшего зноя (+30 в Красноярске хуже, чем 40 в Ташкенте), вырвались, выскреблись в жидком жарком воздухе на эшелон, врубили все вентиляторы и, все мокрые, жадно глотали бутылками сок и лимонад.

Началась проверка по самолетовождению. Проверяющий, штурман эскадрильи, хмуро висел над креслами, периодически попарывая сжавшегося Витю, а тот вертелся и делал промах за промахом.

Поистине, не всем доступен мой метод насчет «Чикалова». Да и за пять лет у меня в экипаже штурманы все одного класса: второго. Так и летают, так и я привык, и меня вполне устраивает такой штурман.

Может, я глубоко неправ, может, кощунственно посягаю на святые каноны, сложившиеся еще с По-2, но у меня на этот счет свое твердое мнение. Не надо мне штурмана-аса. Я не избалован, да и не совсем понимаю суть этого понятия: ас. Кого-то, к примеру, раздражают частые смены курса на один градус, уточнения расчетного времени пролета пунктов, отсутствие блестящей интуиции и божьей искры. Мне это не так важно. В конце концов, сидим рядом, видим одно и то же, считаем параллельно, я в тонусе.

Мне нужен рядом технический работник, который тянул бы воз ненужных бумаг, что-то там (абсолютно мне ненужное) считал и писал, обеспечивал своевременную и надежную радиосвязь с землей, издалека, заранее, следил по локатору за грозами, был весь внимание при пролете пунктов, а главное (это важнее всех теорий), постоянно контролировал исправность своих систем и освободил меня от мучительных поисков постоянно сопровождающих нас в полете отказов во всех хитросплетениях курсовой системы, ДИСС, «Михаила», планшета, локатора, радиокомпаса и других приборов. Ну, еще выдавал бы мне на

палетке время, входа в зону, пролета пункта и выхода, с точностью плюс-минус одна минута, – и я в полете спокоен.

Все это Витя надежно делает, как делали до него Стас и Женя. Но есть же еще штурманская наука, есть штурманское дело, есть штурманские специфические критерии, есть и свои проверяющие. Что-то где-то не так, за это порют. Жизнь есть жизнь.

Но и времена Аккуратовых прошли. Земля следит, аппаратура другая, другие возможности. И я знаю, что от того, что Витя лучше или хуже сделает те, не нужные мне операции, полет наш не изменится. Класс его работы я определяю по одному главному показателю: мне с ним спокойно и надежно.

И потом: что бы ни случилось, я от полета не отстраняюсь, поглядываю, прислушиваюсь, есть комплекс вдолбленных с курсантских времен дедовских ремесленнических методов, которые не позволят бдительному пилоту заблудиться. Как бы командир ни доверял штурману, а параллельно, грубо, но надежно, идет прикидка, чтобы не пустить пузыря.

А если не доверять, то зачем тогда на борту штурман. Если же он меня разгружает на маршруте, то спасибо: мне нервотрепки и принятия решений хватает пока и на земле, и в воздухе. И во множестве способов сберечь силы и сохранить спокойную обстановку в экипаже свою роль играет и надежная черновая работа штурмана. Как, собственно, и каждого из нас.

Бортинженер прикрывает тылы со стороны своей железной матчасти; штурман делает то же самое со стороны пилотажно-навигационного комплекса, а также касаемо соблюдения режима полета. Второй пилот – вообще моя правая рука. Леша в любой момент возьмет управление и заменит меня, вплоть до самостоятельного принятия решения.

Конечно, проверяющий волен усмотреть причиной огрехов и отклонений разгильдяйство проверяемого, его беспечность, самоуверенность, мальчишество и т.п. Но я-то лучше знаю своего штурмана, и склонен видеть причиной шероховатостей в данном его полете – малый срок работы на новом для него типе самолета, усталость от работы без выходных и без отпуска, мучающую его всю жизнь язву желудка и связанную с нею мнительность и желчность характера, ну и… боязнь проверяющего.

Поистине, проверяющий должен быть талантлив.

Приходим на самолет. В штурманской ко мне уже подошли: надо взять сверх загрузки двоих, своих, с билетом, и т.п. Я узнаю количество зарегистрированных пассажиров: 163, одно место свободно. Отправляю людей в отдел перевозок: оформляйте как

положено, 165-го возьму на приставное кресло, согласно указанию командования.

На самолете приставных кресел в вестибюлях оказывается почему-то не шесть, а только четыре. И четыре бортпроводницы. Значит, отпадает, нарушать нельзя. Но подходит еще парнишка, свой, аэрофлот, с билетом… И тут дежурная привела еще одного, своего, какого-то нагловатого мастера спорта, в аэрофлотовской форме, но с галстуком-лопатой, партикулярной расцветки. Всем надо улететь.

Начинаем разбираться с дежурной, с проводницами: они не шибко-то желают уступать свои места пассажирам. Хотя в полете пользоваться своими законными приставными креслами им вряд ли придется: некогда сидеть, будут толкаться на кухне, на контейнерах.

Я твердо говорю, что когда обещал, то рассчитывал на то, что оного перевозки оформят 164-м, другого – 165-м, на приставное. Но приставного нет, а… Меня перебивают, что – нет, обоих на приставные, – вот же они, эти кресла; а проводницы на контейнерах, как всегда… ну очень нужно… и вот еще мастер спорта.

Аэрофлотовец со служебным билетом скромно мнется у обреза двери. Все просят, умоляют.

Я не могу, не хочу нарушать. Даже 165 в данной ситуации нельзя брать: некуда по закону. Но скрепя сердце уговариваю проводниц взять этих двоих, мужа и жену: наши, в отряде работают. Ладно, девчата согласились уступить свои места супружеской паре. Иду в кабину: до вылета 15 минут, а я еще не проверял оборудование.

Дежурная на принцип: не берете моего мастера спорта – и ваши не улетят.

Стоп! Все, провокация! И экипаж, и проводницы дыбом: не берем ни-ко-го. Точка.

Дежурная принимается уговаривать: ей ну очень надо отправить спортсмена. Но нет: раз запахло паленым, никаких уговоров. Все по закону.

Ушли. Судорожно готовимся к полету. Успокаиваюсь лишь в воздухе, на эшелоне. Отдых…

И так – почти каждый полет. Жалко людей, конечно, но на будущее – всё. Зарубил: никому никакой поблажки. Свой, чужой, друг, родственник, – только по закону. Так легче и безопаснее во всех отношениях.

Слаб человек… А что людей жалко – так они тебя пожалеют…

Господи, дождусь ли того времени, когда этих зайцев не будут пускать под самолет?

В Горьком Витя точно вывел к 3-му развороту, зашли и сели в автомате.

А вот в Киеве работали соседи с другой полосы, и в эфире стоял гвалт. Мы вроде и подготовились к заходу: обогнали верхом «туполенка», чтобы не путался под ногами на снижении. На кругу Борисполь нас предупредил, что мы заходим первыми, а за нами очередь. Потом нас вынудили зайти по такой малой коробочке, что мы едва успевали все выпускать и гасить скорости, читать карту и вести связь. Развернувшись вокруг собственной пятки, выполнили четвертый; тут отказ СТУ; я краем глаза лишь заметил выпавший бленкер на приборе, а Витя (чует кот, чье сало съел!) украдкой вдогонку включил забытый тумблер командных стрелок, но автопилот мы уже выключили; Леша растерял на секунду стрелки, а я увидел, что обе полосы довольно близко, и восьмым чувством помня, что всё бегом, – молча успел довыпустить закрылки на 45, исправил и загнал Леше стрелки в центр, вышел на связь с посадкой, с досадой понужнул Витю, завозившегося с нашей дурацкой шторной картой, – но успели сделать всё.

Сел Леша; сзади повис Як-42, я взял тормоза… со злорадной усмешкой проскочил 13-ю и покатился не спеша к 14-й РД, вслух матеря службу движения и почему-то желая, чтобы невинный Як-42 угнали на второй круг. Потом опомнился: 14 РД скоростная; я успел срулить, и Як-42 плюхнулся тут же следом, а на него садился уже тот, обогнанный нами «туполенок».

Короче, скомкали нам заход, выжали как лимон, мы еле выкрутились. А ведь так все было хорошо рассчитано. Но уж такая работа, что иной раз зажмет непредсказуемо, и вылезаешь на восьмом чувстве.

Часто перечитываю старые записи и вижу: иногда сам себе противоречу. Нелогично? Что ж, поищите везде одну строгую логику – упретесь в целые завалы нелогичностей. Мы же живые люди.

Скучна была бы жизнь, расписанная по логическим коэффициентам. Да и всем коэффициентам я предпочитал всегда живое человеческое сердце. Страшновато было бы ощущать, что я – живой, знакомый, родной и так собою любимый я, – уже расписан где-то по индексам и пунктам, и что кто-то меня уже прикидывает, логически проигрывает, закладывает в память машины…

Нет уж, лучше на пенсию, а незавидную коэффициентную судьбу пусть мыкает молодое поколение, которое так рвется к

летной романтике.

Гайки жмут, и тем из нас, кто начинал лет эдак двадцать пять назад, еще на Ли-2, это особенно заметно. Так и кажется, что давит, давит пресс, поворачивается и поворачивается намасленный винт, а ты уже синеешь, тужишься, тужишься, невмоготу… как-нибудь цвиркнет из тебя во все стороны кровь с дерьмом – и все, отработал а Аэрофлоте. Буквы, буквы, запятые, тире… Закрыли скобку. Задавили.

Но будь оптимистом. Штурвал из твоих рук никто не вырвет, и пока летаешь, будут, будут вставать на твоем небесном пути прекрасные рассветы, как бы и что на тебя ни давило.

20.07. Статья Герасимова в «Правде» сыграла свою роль. Васин вернул нам прежние эшелоны, и теперь 11600 снова можно занимать без ограничения полетного веса. Как просто. Значит, боятся они гласности.

Наконец-то сняли ограничения по скоростям с закрылками на наших стареньких 124-й и 134-й. Слава богу, теперь практически отпадает вопрос о закрылках на 28 – нет нужды; да и РЛЭ трактует этот, разрешенный недавно заход очень скользко: в соответствии с графиком… которого там нет.

Разрешили нам, сибирякам, носить форменные рубашки с коротким рукавом. Ну прямо прогресс!

О чем еще мечтать. Летаем умеренно, пока усталости особой нет. А впереди еще два месяца. Надо беречь силы и отдыхать при любой возможности. Валера двадцать дней отдыхал, теперь наконец Витя пошел. Хорошо, что командование, хоть таким образом, хоть по частям, но дает людям возможность восстановить силы.

20.07. В штурманской шашкентского аэропорта шел спор. Сидящие в разных углах дежурные штурманы, оба бывшие летчики, завели разговор о работе и взаимодействии экипажа современного самолета. Тот, что летал на МиГ-15, никик не мог понять, как это пилот на взлете не смотрит на прибор скорости, а верит докладам штурмана. Как это – я, пилот, на взлете не контролирую скорость. Абсурд!

Или еще: как это – самому не управлять режимом двигателей, а давать команды бортинженеру.

Оппонент, летавший командиром Ту-154, возражал. А я, с ходу включившись в разговор и приведя свои аргументы и примеры, подумал: вот, оба летчики, а понять друг друга не могут.

Тому, с МиГ-15, не понять многого. Что оторвать взгляд от осевой линии на полосе нельзя потому, что самолет, стотонная махина, может изменить направление движения за те полторы секунды, пока ты отвлекаешься на скорость и возвращаешься опять к осевой, – а при отказе двигателя на разбеге это отклонение может послужить детонатором для выкатывания вбок с полосы. Что привычка управлять двигателями посредством команд оставлена еще с Ил-18, на котором, управляя четырьмя секторами газа одной рукой, невозможно синхронно изменить тягу сразу всем, а при большом разносе двигателей от центра тяжести возникают большие разворачивающие моменты, и самолет станет рыскать на предпосадочной прямой, и вот поэтому бортмеханик по команде КВС симметрично управляет газами. А так как мы пришли на самый массовый ныне Ту-154 с самого массового в те времена Ил-18, то чтобы не сбивать стереотип, нам это оставили. Да и культура управления тридцатью тоннами тяги не допускает больших разбросов: у нас процентик оборотов «весит» тонну. Двигатели же на «Тушке» расположены не так широко, как на Ил-18, и рысканья нет.

Правда, в ЦУМВС своя технология: там пилот одной рукой крутит тяжеленный штурвал, а другой шурует газами, молча, а бортинженер уже за ним подправляет по своему разумению. Но мы, красноярцы, считаем, что это некрасиво.

Я лично против пилотирования «Ту» одной рукой, потому что не приучен, да и… я ж не штангист. А те, кто привык к этому на Ан-12, Ту-104, Ту-134, – им легче так. Дело хозяйское, но… у красноярцев культура выше. На мой взгляд – взгляд далеко не новичка в авиации, – тонко выдержать направление и дозу тяги можно лишь, пилотируя двумя руками и подавая команды голосом.

Если уж идти по такому, «однорукому» пути, – нетрудно (с бустерами-то) поставить вместо штурвала ручку управления, как на МиГ-15 и пилотировать одной рукой… левой. Либо уж ставить рычаги газа слева… или справа… нет, второму пилоту тоже слева, а ручкой управлять, как на истребителе, правой… Короче, это компетенция конструкторов, а меня на тяжелом, инертном лайнере вполне устраивает тяжелый, инертный штурвал, а одним процентом тяги я предпочитаю управлять, подавая голосом команды специально обученному человеку. Либо уж, на самый худой конец, – задавая скорость бездушному автомату тяги… но такое, извините, пилотирование уже не есть искусство, а просто грубое ремесло. Мы же привыкли к более чистой, ювелирной работе.

Многого не понять человеку, летавшему в свое время на

МиГ-15 и считающему, что уж он-то – самый что ни на есть летчик. А когда такой, никогда не работавший в экипаже летчик приходит к власти, да еще когда со всем рвением берется сочинять технологию работы экипажа… ну, не сочинять, а, допустим, утверждать уже сочиненную… Вот тогда и получаются технологии, вроде нашей. И раскрепленный метод формирования экипажей.

Злые языки – а у пилотов в штурманской ох и злые же языки! – комментируя нынешний вклад Васина в перестройку, утверждают: когда случилась каршинская катастрофа, Бугаев вызвал Васина и с ходу: какие меры приняты? Тот, не подумавши, и ляпнул: так… это… автопилотом, мол, запретил пользоваться в наборе… и на снижении тоже. Ну, а потом деваться некуда – назавтра министр издал приказ.

22.07. Наивняк. Многие, как и я, неправильно поняли указание Васина об эшелонах. И теперь тем, кто глубокой грудью вздохнул, – дополнительно и уже вполне определенно разъяснено: забудьте о свободе, все остается по-старому: на те эшелоны, на которые раньше залезали без ограничений, полетный вес уменьшен аж на 10 тонн. Полтора часа пройдешь, выработаешь 10 тонн топлива, – тогда занимай.

Воздержусь от комментариев.

26.07. Очередная статья Герасимова в «ВТ». На этот раз о реверсе. О том, что мы реверсом губим полосы, а значит, там, где условия посадки позволяют, реверс надо бы использовать по усмотрению командира корабля.

Что и говорить, наши турбореактивные реверсы – полумера. Когда-то, на заре, на пассажирских лайнерах применялись тормозные парашюты, и командир сам принимал решение об эффективности использования этого тормоза, мгновенно срабатывающего и весьма эффективного в начале пробега.

Но пилоты бывают разные… начались выкатывания. К тому времени конструкторская мысль, как всегда оторванная от реалий жизни, а в данном случае – от состояния наших раздолбанных цементных полос, изобрела вот этот железный реверс, лишнюю тонну металла на борту. До полос ли было в те времена, когда с высоких трибун кричали о том, что когда эти реверсы станут широко применяться, у нас уже будет чуть не «коммунизьм», и, соответственно, всё в стране – и наши ВПП в том числе – будет близко к идеалу.

Вот в прямом контакте с этим «идеалом» и работает газовая

струя двигателя на реверсе, отклоняемая вверх и вниз мощными заслонками. Естественно, цемент с гравием вышибается из покрытия и на скорости 130 и менее засасывается в двигатели.

Если сложить вместе это ограничение по скорости выключения реверса (не ниже 130) с купленным большой пилотской кровью указанием включать реверс только после приземления и уве-е-еренного прямолинейного движения на пробеге, окажется, что эффективная работа реверса составляет всего несколько секунд.

Вот Герасимов и предлагает. Летчик нынче пошел грамотный, умеет считать, вооружен графиками: если длина полосы позволяет выполнить пробег без реверса – то и не включай его.

Когда я в Сочи повредил серьгу, я использовал весь свой опыт, сел точно на знаки, оставил впереди максимум для пробега и торможения реверсом и тормозами колес. И остановился практически на середине ВПП общей длиной 2200 метров, т.е. пробег составил меньше 1100 метров. И ведь реверс выключил на скорости 130.

Но по РЛЭ, по графику этому теоретическому, выходило, что даже с закрылками, выпущенными на 45 градусов, на меньшей посадочной скорости, с гораздо меньшей, чем тогда у меня, посадочной массой, среднему пилоту этой полосы не должно было хватить.

График составлен с коэффициентом, учитывающем возможности «среднего» пилота. А мне полосы – хватило. И серьга тут ни при чем, это уж мое разгильдяйство. Так кто же составляет эти графики «на среднего?» Верить ли этим графикам?

Если «средний пилот» перелетит в Сочи метров 300-400 (на оценку 4!), а по графику для посадки у него потребная длина ВПП проходит тютелька в тютельку 2200 метров, то в конце пробега, на скорости 130, ему придется решать трудную задачу: выключать? не выключать? держать реверс до полной остановки? выпорют? не выпорют?

Правда, Герасимов оставляет за командиром право в любой сомнительной ситуации воспользоваться реверсом.

Но те пресловутые 8-10 секунд, пока все системы реверса сработают… Он же сам опытнейший пилот. Да любой командир скажет себе: э-э-э, лучше уж я сразу его включу… мало ли что… Тогда, по крайней мере, у меня в руках реальная тормозная сила, и полоса-то пока еще впереди. А двигатели – да черт с ними, с двигателями, раз на таких приходится летать. За забоины лопаток ни один командир еще ответственности не нес, а выкатись на пять метров за фонари… загрызут.

Выход, конечно, есть. Покрыть полосы возможно более

толстым, в несколько десятков сантиметров, слоем жаростойкого асфальтобетона. Ребята, летавшие в Афганистане, хвалили тамошние длинные ВПП, построенные давным-давно американцами: там не бетон – асфальт, да еще какой.

Ну, о качестве наших советских ВПП из сваренных между собой бетонных плит, временных полос, по сути дела, приспособленных под выродок Ту-124, собственно, и изобретенный для эксплуатации с этих самых бетонок, а уж потом, в соответствии с наличием их, замененный на неприхотливый Ту-134, – о качестве этих, да и многих других полос, латанных-перелатанных, дважды и трижды удлинявшихся по потребности, бугристых что стиральная доска, позорных наших ВПП, – что говорить-то о них. С них надо летать. И на них приходится использовать тот реверс.

Ну а в новых аэропортах, строившихся в пресловутый период застоя, где средства уходили на помпезные беломраморные вокзалы, а бетон разворовывался на гаражи и дачи, – вот где самые плохие полосы. И полоса в Емельянове, может, еще и не самая худшая из них.

Зато такие полосы по длине вполне удовлетворяют условиям Герасимова: можно, и нужно, и необходимо садиться на них без реверса.

Ильюшин принял такое решение давным-давно и ввел в РЛЭ разрешение использовать реверс на его лайнерах по усмотрению КВС; Туполев за пять лет – не смог, или не решился, или забыл. Разве тут до этого вопроса, когда более серьезный, принципиальный – о боковых выкатываниях Ту-154 из-за того же реверса, – возобладал, отвлек внимание. А миллионы летят на ветер, и тут я боль Герасимова понимаю.

А нам в газетах долбят одно: как у экипажа в полете отказал ничего не значащий агрегат или прибор и как геройски они справились. Да, бывает и такое, но разве это гнетет нас, разве об этом болит душа?

Конечно, обывателю важнее всего то, как безопаснее доставить по воздуху свой любимый зад и кто это надежнее сделает. Ну, конечно же, геройский экипаж. А герои-то в повседневной жизни заняты совсем другим. Пусть обыватель не боится: у меня такой же любимый зад, но надо поменьше о нем думать, иначе станешь трусом.

Позавчера шли на Львов, в хорошую, ясную погоду, и я имел редкую возможность полюбоваться местами, где родился и рос, а так как трасса проходит непосредственно через мой родной Волчанск, то, слегка накренив для удобства самолет, даже увидел

с 10600 свою родную Харьковскую улицу и мог угадать, где примерно стоит отчий дом. Но в харьковской зоне сильно не расчувствуешься, некогда; так и уплыли мы на Киев, а дальше нас ждали известные заботы.

В районе Черняхова стоял фронт, пришлось залезть на 11600, стали обходить. Вот здесь наглядно видны преимущества нашего планшета ПН-4.

Обычно экипаж контролирует свое место на трассе комплексно: само собой, карта с линией пути, стрелки радиокомпасов, прямоугольные координаты участка пути (оставшееся расстояние и боковое уклонение) в виде цифр в окошках НВУ, заметный радиолокационный ориентир на экране радиолокатора; но главное – постоянство азимута от маяка, установленного в поворотном пункте. Постоянный азимут – верное подтверждение того, что идем по прямой без отклонений.

Так вот мы и идем, поглядывая на показания своих приборов и сравнивая одно с другим.

Ну, а если обходишь грозу, ушел с трассы на 40-50 км, а то и на 80? Ну, отложишь с помощью транспортира и линейки свое место на карте, раз, два, – а надо ж еще записать его в бортжурнал, а еще смотреть в локатор на грозы, да на компас, да прикидывать, на сколько и куда изменить курс…

В конце концов, жить хочется – смотришь больше не на карту, а в локатор. И можно так закрутиться, что хорошо, если есть недалеко «Михаил», по которому в секунду определишься, а если нет? Не уследишь, да и земля не всегда за тобой уследит: у них как назло летом, когда грозы, локаторы вечно на профилактике.

Можно грубо определиться и по показаниям радиокомпасов: считать пеленги, откладывать на карте…

А карту эту и положить-то штурману некуда: столик у него откидной, прикрепленный к спинке кресла второго пилота, едва умещает листок бортжурнала, карандаш и неизменную навигационную линейку НЛ-10.

Наш бортовой навигационный планшет устраняет все проблемы. Специальная лента-карта, сделанная из особой пленки, либо ткани, намотана на катушку и перемещается под стеклом подобно тому, как перематывается пленка в фотоаппарате. Под стеклом же расположено колечко на палочке – индекс, символизирующий наш самолет.

На карте нанесены линия пути и поворотные пункты. Пленка ползет под индекс, а индекс может перемещаться вправо-влево. Сигналы от навигационного вычислителя управляют этими продольно-поперечными движениями таким образом, что индекс самолета на планшете постоянно находится над линией пути. При боковых отклонениях индекс уползает в сторону.

Таким образом, то, что мы видим в подслеповатых окошечках НВУ в виде цифр, планшет показывает наглядно, в виде подплывающей под самолет трассы. Задача экипажа – подворачивать самолет на заданный курс так, чтобы индекс все время пересекался линией пути.

Кстати, довороты эти может выполнять автоматика, по программе, «набиваемой» штурманом на кнопках перед каждым новым участком пути.

В нормальных условиях поглядываешь на планшет, на курс, угол сноса, азимут, радиокомпас, и так контролируешь полет. За 15 километров до поворотного пункта уже ожидаешь, что стрелка радиокомпаса вот-вот закачается и развернется назад, и тут же автомат рывочком накреняет машину и вводит ее в разворот. Из-за этого рывочка старые штурманы не любят использовать автоматику и управляют разворотом вручную, через рукоятку автопилота.

Когда в грозу шарашишься между засветками, стрелки радиокомпасов пляшут и показывают чаще на близкую тучу, чем на далекий маяк. При этом курсы далеки от заданных, а голова забита расчетами и связью с землей. Вот тогда наглядно видно на планшете, где ты, где трасса, куда и на сколько надо довернуть, сколько верст осталось до поворотного пункта и т.п.

Одно дело – снять с прибора данные «Михаила», нанести их на карту, определить на ней свое место относительно трассы, сообразить поправку в курс; другое дело – бросить взгляд на планшет, на котором ничего лишнего: вот ты, вот трасса, вот угол, вот поправка в курс. Довернул, а за это время можно пять раз все уточнить и подправить.

Когда голова забита, планшет позволяет рефлекторно, бессознательно, наглядно и безошибочно брать поправки в курс, напоминая в запарке, что скоро поворотный пункт. Даже пусть он немножко и врет, как обычно бывает, но, главное, он грубо

покажет, где ты находишься.

Вот так мы и крутились над Черняховым, потом выходили на Шепетовку, потом… Засветы были серьезные, до 12000 высотой, наковальни широкие, и мы то скрывались в них, поддерживая безопасное число М = 0,8 на случай броска, то выскакивали выше и, вдобавок к инструментальным данным, определяли особо опасные вершины гроз визуально.

Пока шла напряженная работа, самолет себе летел, лента-карта перемещалась, и вот уже на ее верхнем краю показались данные Львова: пора переводить курсовую систему на его меридиан. А тут встречные-поперечные борты, говорильня в эфире, а тут еще надо получить эту дурацкую информацию АТИС – о погоде…

Чтобы разгрузить диспетчера от лишней болтовни, всю информацию по аэродрому в цивилизованных странах включают в циркуляр АТИС. Ну, и у нас же это новшество вводят. Погода, условия посадки, входа-выхода, курс посадки, давление аэродрома, состояние ВПП, и прочая, и прочая, и много-много лишнего, – все это включается у нас в АТИС, записывается на магнитофон и полчаса непрерывно выдается в эфир на отдельной частоте, каждые 3-4 минуты повторяясь: пленка закольцована. Этот получасовой цикл получает имя: Анна, Борис, Василий, Женя, Роман, Щука… Через полчаса информация переписывается с изменениями и получает новое, очередное по алфавиту имя.

Задача экипажа перед запуском и перед снижением – прослушать АТИС и доложить: информацию Анна имею.

Но пока ты запустился, прочитал карту, вырулил, – информация (и ее имя) сменилась, и вот кто-то из экипажа лихорадочно и отрешенно от всего мира, прижав наушники поплотнее, слушает, слушает: сперва на импортном языке, потом на родном, и вот-вот уже выруливать на полосу, и наконец долгожданная последняя фраза: « Сообщите получение информа…» – и обрыв, либо между собой экипаж по СПУ забил – рулим ведь, работаем… И снова сиди слушай цикл, лови единственное слово… Роман, будь он проклят, поймал! Роман, мать бы его…! Информацию Роман имею, разрешите исполнительный!

С непривычки очень мешает эта обязаловка, отрывает от дела. Но диспетчер должен быть уверен, что экипаж имеет всю самую последнюю информацию.

Мало на земле – в воздухе и обстановка сложнее, и скорости не те, и не остановишься перед полосой, не подождешь. Пока прослушаешь, особенно на рубеже часа, пока там стирают старую

Женю и записывают новую Зинаиду, а самолет падает по 30 метров в секунду, уже круг, уже надо на связь, надо обязательно доложить, что эту Зинаиду имею, давление такое-то.

Пока еще не мы «имеем» Зинаиду, а, скорее, она нас…

Вот так и нынче: уже не до Зинаиды было, ни мне, ни диспетчеру; пока я успел дать необходимые команды, пока контролировал снижение, да этот обязательный рубеж 3000 метров, где ограничиваются скорости, – уже Женя сменилась, а тут еще засветки и два встречных в наборе, пока разошлись, – вышел на связь с кругом, совершенно позабыв, что тут же АТИС (а не везде еще ее ввели). Круг, тоже замордованный обстановкой, отпорол меня: надо докладывать, имеете ли АТИС (он сам не знал новое имя: Анна, или Женя, или Зинаида?) и давление! Имею, говорю: давление 732, установил! Дальше ему ругать нас было некогда, и мы ушли работать с посадкой, довольные уже тем, что успели вовремя снизиться, прочитать все разделы карты, и наконец-то осталось то, что, слава богу, целиком зависит от мастерства Леши, – и он блеснул.

По мне бы, с этим АТИСом надо разобраться, упростить, оставить то, что и раньше было: видимость, облачность, ветер, давление, температура, курс посадки, коэффициент сцепления.

А то начинается: и система посадки (а если не одна, то перечисляются все), и эшелон перехода, и высота круга, и что выход по указанию диспетчера (а по чьему же еще?), и что на КПБ работает техника, и что рулить по временной разметке, и что грозоопасный очаг (азимут, удаление), и что еще один грозоопасный очаг (азимут, удаление), и что полоса сухая, отдельные лужи, сцепление 0,7 (вот это важно), и вот, наконец: «сообщите получение инфор…» – и обрыв, все сначала. Да будь же ты трижды проклята!

Вот такими, именно такими, а то еще и похлеще словами экипаж реагирует и костерит то, что, по мнению умных чиновников в кабинетах, должно – безусловно должно! – помогать бедному летчику в полете. Ой спасибо, умные люди! Тебя бы, паразита, посадить в кабину и бить кулаком в спину: давай, давай скорее АТИС, мать твою! Посмотрели бы мы, как ты завертишься.

Зато, случись чего, этот паразит умоет руки: я же всё сообщил в информации АТИС.

Ага, тогда, в Алма-Ате, ты мне сообщил всё…

Экипаж в воздухе должен по возможности действовать стереотипно. Всякое изменение, отклонение, новшество для экипажа болезненно. Нет времени переваривать, принимать новое решение. Некогда дебатировать. Поэтому-то мы все эти схемы

входа-выхода-ухода смотрим еще на земле, потом еще раз на эшелоне, в спокойной обстановке, чтобы уже на сложном, сложнейшем этапе захода действовать хотя бы по этим пунктам таким образом, как рассчитывали.

Конечно, летчик – особый, тренированный на приспособляемость человек. Он умеет перестраивать привычный стереотип на ходу, в условиях интенсивных помех и дефицита времени. Но нельзя же спекулировать на этом. Товарищи паразиты, к вам обращается экипаж: уймите прыть, придите к нам в кабину, вглядитесь изнутри в нашу работу, пропотейте нашим потом. Может, хоть тогда вам немножко дойдет. По крайней мере, хоть оторветесь от своих столов и новую галиматью не успеете изобрести.

Со связью тоже куча накладок. Падаешь, к примеру, с максимальной вертикальной, ожидаемый встречный ветер стих, путевая скорость больше расчетной, успеть бы к рубежу потерять высоту до заданных 6000. За полкилометра, на высоте 6500, уже заканчиваешь с контролем, переходишь на подход: надо обязательно успеть доложить свою высоту и место. Даешь быстро: «85124, 6000, 100 км». Тишина. Самолет падает по 30 м/сек. Потом: «Восемь пять сто двадцать четыре! Я-Красноярск-подход. Курс посадки 288, ваше удаление 98 подтверждаю, занимайте на привод 1800».

Вот оно, то, что нам было нужно: 1800! Больше нам пока ничего не надо Самолет за время переговоров спокойно за 20 секунд потерял бы те 500 метров высоты и продолжал бы снижаться тем же темпом. Но пока я прослушиваю неспешную информацию, внутри все сжимается, а руки начинают подтягивать штурвал: вдруг прикажут сейчас остановиться на 6000, вдруг нам по курсу встречный на 5700 в облаках… Вот и пялишь на себя, стараясь только, чтобы перегрузка сильно не росла.

А ведь одну цифру, одну только цифру вперед – снижайтесь 1800! – и все ясно: падай дальше; – а уж вдогонку и удаление можно, и азимут, и посадочный курс, и любую дополнительную информацию. Хороший старый диспетчер, из бывших летчиков, обычно так и дает, но… они уже вымирают, а те мальчики, что кончали специальные училища и сменили на посту стариков, сами ж не летают и не летали никогда. Они действуют по своей технологии, не понимая приоритетов.

С теми же, кто в кабинетах, если уж сядет такой к тебе проверяющим, – стараешься снижаться пораньше, чтоб был хороший запас по удалению, чтоб не спеша… пусть и топливо в трубу… Правда, с высокой трибуны он будет призывать к

экономии, но если ты ему покажешь отточенную, экономичную, красивую работу, выработанную многолетней практикой, – у него ж не хватит нервов, и в глазах его ты будешь разгильдяй… и обгадит перед твоими же товарищами, разнесет на весь Аэрофлот и вывалит через неделю кучу дурно пахнущих рекомендаций кабинетного производства, времен Ли-2. Воссядет после этого на свой трон, подопрет кулаком подбородок и задумается. Ну что делать: пашешь-пашешь, пишешь-пишешь, а разгильдяи не переводятся… Ведь забыл про начало снижения, начал его поздно! Ведь на грани! Ведь нарушает все законы! Ведь схему – схему! – нарушает! Правда, извернулся, успел, все успел, впритык, непонятно как… но так же ж нельзя! Нет, надо что-то делать. Надо что-то делать…

И делает. Паразит, клоп, кровосос наш.

Встретил я в штурманской Солодуна; он, с трепетом душевным, – ко мне: не слишком ли, мол, задержал тетради, уже начал седьмую, но читаю только дома, это чтение – не для рейсов.

А я, с трепетом душевным, – к нему: какое же все-таки впечатление? Он хвалил. И с сожалением, как о несбыточном, сказал: если бы всё это – только обязательно всё – напечатать… тут, мол, интересно и не летчику, а уж летчику – много полезного.

Мне странно: я больше пишу вроде как для посторонних, а для летчиков – только эмоции.

Порядочнейший человек, Солодун, меня понял.

Сегодня у меня памятная дата: день первого самостоятельного полета. И вообще юбилей: 20 лет работы пилотом. Но за работой некогда праздновать, да и что там праздновать, с кем, да и не хочу застолья, пьянки.

За месяц налетали около 70 часов, спокойно, вполне приемлемо. Вот вернемся из Львова, останется Алма-Ата, дурацкий рейс, ночной, с четырьмя посадками, промежуточная – Караганда. Это наша каторга: посадить бы того, кто этот рейс выдумал, к нам в кабину и спать не давать.

Я вообще не могу понять, кому же это удобно: не спать целую ночь, встречать-провожать, с трудом добираться в аэропорт. А нам, летчикам, бессонную ночь болтаться в воздухе, а службам аэропортов обслуживать. Может же, немножко ужаться и интенсивнее работать днем?

Ну ладно, полет с запада на восток, там встреча с ночью неизбежна, куда денешься – широка страна моя родная. Но с севера на юг, в одном практически часовом поясе, – кому это

удобно, ночью? Это же трудно, тяжело же всем. Кроме того, кто это выдумал, спланировал и приказал. Может же и ему перестроиться – планировать и выдумывать по ночам, а днем отсыпаться?

Сложный это вопрос, работа ночью. Ну, ладно, там, где непрерывное литейное производство, там понятно. А если, к примеру, перевести на трехсменку, ну, комбайновый завод? Зачем это рабочему? Ясно, коэффициенты там всякие улучшатся. Но мне, конкретному мне, что от того?

Я ломаю всю свою жизнь, режим семьи – во имя коэффициента? Ну, от коэффициента нам всем будет чуть лучше жить. Но стоит ли овчинка выделки, если у нас все для блага человека, а человек уродует себе семейную жизнь и здоровье ради какого-то коэффициента.

Ведь известно, что перед ночной сменой надо поспать. После ночи тоже спать хочется, не правда ли? Значит, и новый день пропал. А если неделю подряд в ночь?

Может, мне не понять, может, не такая уж там и нагрузка? Но если бы мне предложили слетать подряд шесть, нет, пусть пять ночных Норильсков, я бы на третьем забастовал.

Я знаю один только случай, когда Гена Пуртов, уже переучившись на Ил-62, вынужден был долетывать месяц на Ту-154, какая-то острая была необходимость. Так он сделал шесть ночных Хабаровсков подряд, ну, или дней за десять, чуть с ума не сошел.

Знаю, что у нас на Ил-18 последние два года оставался лишь один рейс: ночной Мирный. Так экипажи всю жизнь свою перестроили под ночной режим.

Ночью работать очень тяжело, поэтому все министерства, ведомства и прочие конторы работают только днем.

Зато летчикам платят добавку за ночь только по темноте. И летом у нас ночи как бы и нет, если судить по оплате.

А все же работать нам этим летом стало легче. Вот уже конец июля, а усталости мы почти не чувствуем, по крайней мере, хронической. И план меньше стал – видимо, перестали планировать «от достигнутого». Даже если в нашем ведомстве перестройка будет заключаться только в этом, я скажу: слава богу. Но ведь это только первые робкие шаги.

Опять статья в «ВТ», о полетах без штурмана. Начальники говорят, что летать можно. Но не везде. Но не всем (им, во всяком случае, нельзя), но не на всех машинах. А экипажи говорят: несправедливо с оплатой. Раз экипаж делает работу за штурмана,

надо доплачивать. А экипажам говорят: доплата производится только в том случае, если число полетов без штурмана у экипажа достигнет 75 процентов от месячного налета. А если 74 – то хрен вам в рот.

И это типичная картина не только для Аэрофлота, у нас везде так. Везде ступеньки, и трудяга должен каждый раз думать: а стоит ли браться, стоит ли преодолевать ступеньку, хватит ли сил? А то – лучше не рисковать, лучше своя синица в кулаке…

31.07. Москва. Как нас ни вертели в московской зоне, как ни заморачивали голову, снижая по ступенькам, как ни извращали в зоне ожидания, а мы все же сели, успевая на пределе, и даже топлива осталось против расчета на тонну больше.

Из Львова тут на днях летели спокойно, но Леша немного отвык от ночных посадок: отпорол в Уфе козлика. Через пару дней слетали каторжным рейсом в Алма-Ату, и Леша вновь отпорол козлика.

Да, отвык; значит, отдаю ему все ночные посадки. Сам-то в Караганде себя проверил: ночная посадка удалась.

5.08. Валера Ковалев, первым оттренированный к полетам без штурмана, устал уже летать одни Ташкенты и Норильски (маршруты, утвержденные для полетов без штурмана) и написал рапорт об отказе летать в сокращенном составе. В результате произошел сбой, провернулись какие-то колеса, и мы, только что выполнив ночную Москву с разворотом, вынуждены снова ночью лететь в Алма-Ату вместо Ковалева.

Два самых тяжких рейса подряд, ясно, это не по злому умыслу, а совпадение, Валера ни в чем не виноват; надо отнестись ко всему этому философски.

Прошедшую ночь протряслись в многочисленных фронтальных грозах, выстроившихся как по заказу вдоль всего маршрута. В МВЗ как всегда: куча мешающих друг другу бортов, засветки гроз на экране локатора, гвалт в эфире, не вклиниться, толчея, – а в результате вместо захода с прямой угнали на 30 км дальше вперед, заставили сделать большущий чемодан, а поджимавший сзади и болтающийся у нас на хвосте борт, которому из-за нас явно не светило зайти с прямой, повернувшись вокруг пятки, сумел сесть впереди нас.

Как всегда, что-то случилось с АБСУ, отказали директорные стрелки, и пришлось Леше извращаться в тучах вручную, но он справился и сел хорошо.

Малой радостью оставалась возможность зафиксировать в задании сложный заход: облачность десятибалльная, дождь,

выскочили визуально где-то на 150 метрах. Но на метео мадам уверенно отвергла наши вожделения: «у нас низкой облачности не зафиксировано».

За окном было черно, хлестал дождь; мы захохотали гомерическим хохотом, но тщетно. Надо было дуракам после посадки доложить старту о наличии вожделенной облачности нижним краем 150 метров. Как будто у них на старте у метеонаблюдателя нет прибора.

И через час, когда уже прошло два срока наблюдения, а дождь все хлестал, на метео так и не было зафиксировано низкой облачности, и в эфир шла благостная фактическая погода, и в прогнозе не было никаких сомнений, и экипажи ломились в Московскую зону, не подозревая о наглом обмане. Правда, все как-то сумели извернуться и сесть. Весь джентльменский набор подходившего гнилостного европейского фронтика был налицо, мерзкие гадючьи головки пятитысячных грозушек светились на экране, но тетя на метео была непоколебима: «не зафиксировано» и все.

Да ты хоть в окно выглянь!

Вот так, десятилетиями, выдавали черное за белое всему народу, блаженствуя в пьянстве, а фронт подходил. Гнилой, пакостный московский фронт. Но – не зафиксировано.

А над Хантами стоял фронт в открытую. Мы, идя на Москву, обходили его на 100 км южнее, а уж назад и вовсе нас направили через Тобольск: великий Бродвей, Транссибирская трасса, закрылась. Но и на 200 км к югу мы все еще болтались в отрогах могучих наковален, черный горизонт полыхал и переливался багрово-фиолетовыми и зеленовато-белыми зарницами. Не говоря уже о том, что и между Горьким и Кировым, и над Серовым, и ближе к Колпашеву, и дома на подходе, – кругом грозы.

И снова болтался под ногами залезший на высоковатый для него эшелон 11100 «туполенок», летевший к нам в Красноярск, и мы кое-как, с помощью уже нашего диспетчера, сумели отстать от него. Посадка мне удалась.

Дремал в автобусе, сберег свежий сон до кровати и, проспав три часа, с трудом встал, переборол дрему, ибо через пару часов снова ложиться спать перед ночной Алма-Атой.

Правда, нас никто не спрашивает, мешает ли спать мощный дизельный компрессор, добросовестно продувающий нам под окном трубы отопления. Есть, правда, вариант: взять машину и уехать на дачу, там тишина; поспать – и оттуда на вылет. Но льет ливень, дорога грунтовая, боюсь застрять, лучше уж попытаться уснуть под равномерный грохот дизеля, утешая себя мыслью, что в отличие от тех трех с половиной тысяч летчиков, которые, по

словам нашего министра в интервью «Известиям», нуждаются в жилье, у меня все же приличная квартира с отдельной спальней. А компрессор – какие мелочи. Летчику надо спать – он спит.

Волков там еще рассказывал сказки о том, что летчики – тоже люди, что (смех в зале) командир корабля, за спиной которого… и т.д. и т.п. – не должен стоять в общей очереди на жилье, что вот у них там, в военной авиации, все не так…

Да, у них там летчик, налетывающий сто часов в год, имеет право, обязан, раз в год отдыхать по путевке. Ну, а у нас, как лето, так по нашим путевкам, на наших местах, в Сочи и Ялте, отдыхают наши паразиты: управление, профком, контора, врачи, функционеры. А летчикам – Теберда, Домбай в декабре. Из года в год: везешь полный кузов пассажиров в Сочи, и неизменно в салоне мелькают знакомые до боли лица тех, кто с ложкой.

Да… А Ковалеву, видите ли, расхотелось выполнять работу штурмана, несмотря на все 100 процентов полетов в сокращенном составе экипажа и приличную за это доплату: 15 процентов от оклада – аж целых 22 рубля 50 копеек! В месяц! Заелся человек.

Или дошло? Ну, он сам лез, сам напрашивался: семья большая, а квартира однокомнатная. Может, учтут при распределении жилья, что Ковалев жертвовал ради производства. А может, и не учтут. Да и не видать вообще пока того мифического жилья.

Саша Ш. тоже летает без штурмана, отрабатывает за два искореженных им в Уфе кукурузника. Куда денешься.

Ну, а мне что – тоже грудью на амбразуру? Отработать за разбитое АНО?

Я ворчу. В Москве снова отказал планшет, и штурман, чертыхаясь, набивал на клавишах пульта данные, корректировал по РСБН, а мы с Лешей попеременно поглядывали в локатор, визуально наблюдали за встречными-поперечными, вели связь и с максимальной вертикальной меняли эшелоны. Когда и кому работать с тем НВУ, когда и кому успевать определять отказы, перестраивать АРК, – да что говорить. Но глаз, успевший за четыре часа полета привыкнуть и доверять картинке, недоуменно раз за разом спотыкался на нелогично торчащей на планшете схемой домодедовского круга, которая раздражала своей неуместностью.

В кабинетах же планшеты всегда работают, экономисты и бухгалтеры очень точно определяют наши трудозатраты и бросают кость: 22 р.50 коп.

Иногда смотришь на заботы муравья, как он, бедняга, упирается, влача на горбу в общагу какую-нибудь жучиную ногу,

как решает свои задачи, бросает, возвращается, мечется и суетится. А у тебя по сравнению с ним – мирового масштаба заботы.

Так и я со своими микроскопическим проблемами, интересами… а в мире СПИД косит тысячи.

Господи, мне-то что до СПИДа. Грубо говоря, за все надо платить – так платите. Пусть себе вымирают. Негуманно? А может, в этом и есть великая правда и великий гуманизм: половина грешных людей, слабых, идущих на поводу у своих низменных страстей, живущих по принципу «хочу – имею», вымрет за грехи свои, а другая-то задумается.

Половина Африки вымрет – ну, в конце концов, СПИД передается извращенным половым путем – что они все там, гомосексуалисты? Получите свое.

Как хорошо СПИД все поставил на место: а не греши, не изменяй семье, не извращай естество, не употребляй наркотики, не торгуй телом.

Как, и правда, какой апокалипсис.

А я тут со своими мелкими заботами… но это – моя летная жизнь, а не гомосексуальные страсти. Мне нет нужды в подобных развлечениях, пусть и покажусь кому однобоким.

Новые имена: Анатолий Зверев, Вадим Сидур, Константин Васильев… затравленные и непризнанные социализмом. При развитом социализме задавлены, загублены, затравлены, удушены таланты. Застой, болото губит все свежее, нестандартное. Слава богу, воскресили память.

Но как мне возражать апологетам проклятого Запада, если они бросят мне еще и этот упрек? Не социализм виноват, а его водовороты? Щепки летят?

Повторяю: общество наше очень тяжело болеет, и давно. И очень долго и трудно – неизмеримо труднее, чем мы предполагаем, – придется его лечить. Тем более что половина народа не только не хочет лечиться, а и всячески препятствует этому.

7.08. Вчера вернулся из Алма-Аты и, поспав три часа, ходил потом весь день в мыле, как после болезни. За две ночи подряд заработал сто рублей. Думаю, предложи кому не поспать две ночи, а спать днем и получить за это сто рублей, – любой бы согласился. Это ж так просто.

В Москве готовились к обратному вылету; уже досаживали пассажиров, грузили багаж, только цех питания увез мыть 180 розеток и никак не возвращал, мы долбили его по радио.

Наконец, двери-люки закрыты, трап отошел. Бригадир доложила о загрузке, о готовности бригады к полету. Запустились, стали читать карту, до взлета по расписанию осталось пять минут… стук в дверь. Влетает третий номер: «Командир! Розетки не довезли!»

Три ритуальных слова. Командир, принимай решение. Двигатели молотят, 53 кг в минуту. Время идет, пахнет задержкой. Как кормить пассажиров без розеток? Велика ли потеря, ведь девчонка материально отвечает. Ну, это дело проводниц. Может, можно быстренько довезти, выбросить стремянку и забрать контейнер, не выключаясь? Запросили по радио. Молчание. Еще раз. Время идет. Задержать вылет, выключаться? На кого задержка? Мы вовремя сообщили, но нас спросят: раз не довезли вам, почему вы запустились? Ясно, виноват экипаж, не разобрался с проводниками. Но, может, довезут, успеют еще? Снова долбим по радио перрон. Перрон отвечает: вам только что подвозили, но вы уже запускались, машина вернулась. Ну, так везите снова. Нет, машина уже ушла обслуживать другой борт. Время идет, уже четыре минуты потеряно. Да черт с ней, с проводницей, надо лететь так.

Вбежала бригадир: командир, справимся без розеток. Уф. Поехали.

Пока выруливали, да в очередь третьими стояли на предварительном, ушло еще минут десять. Итого, задержка на 25 минут. Правда от начала движения только 15 минут… черт его разберет… вроде по расписанию считается.

Взлетели, крутились вокруг Москвы, пробивали облачность, а я с усилием все отгонял мысли о злополучных розетках, о проводницах, а главное, как мы все вместе прохлопали ушами. Ну, разобрались, девчонка слетает следующим рейсом, заберет розетки, а не заберет – черт с ней, пусть на будущее урок ей будет, заплатит за разгильдяйство.

Вот такие минуты потом оборачиваются многочасовой усталостью. Не в розетках дело, а в ответственности. Как это – задержка по вине экипажа. Позор!

Взлетели на Алма-Ату. Еще спать не хотелось, все же подремали перед вылетом пару часов, мой компрессор вовремя выключили, и я чутко, просыпаясь каждые 15 минут, все же покемарил. И ребята так же. Ну и слава богу, автопилот включен, и пошли продираться через фронт.

Тысяч с шести начала раскачиваться стрелка указателя числа «М». Сначала в диапазоне 0,4-0,6, потом, выше, когда «М» стало расти, стрелка переместилась правее, к 0,7-0,9, и как только

пересекла 0,89, сработала звуковая и световая сигнализация Я этого, в общем, ожидал. Картина ясна: отказ прибора, где-то обрыв провода или еще что, сигнал периодически поступает и убирается, стрелка реагирует, а со стрелкой связан контакт сигнализации предельного значения.

С восьми тысяч стрелка колебалась с неторопливой периодичностью метронома: влево – тишина; вправо – пипип-пип-пип-пип-пип-пип… и красное табло «Предел скорости». Влево – тишина; вправо – пипип-пип-пип-пип-пип-пип… Влево – тишина… Вправо…

С девяти тысяч стрелку зашкалило вправо, и динамик долбил в уши, как отбойный молоток.

Все это время Валера исследовал панели АЗС: искал тот тумблер, что выключает сигнализацию. Хороша перспектива: четыре полета под аккомпанемент сигнализации отказа.

Перебрали все АЗС. Прочитали РЛЭ. На этот динамик навешано много: предельные крены, критический угол атаки, максимально допустимая перегрузка, предел скорости приборной и числа «М», все отказы АБСУ. Значит, динамик просто не отключается, нельзя его отключать, не предусмотрено.

Но не возвращаться же из-за динамика. Самолет исправен, правый указатель числа «М» работает. Надо лететь.

Короче, надо либо убрать причину, приводящую в действие сигнал, либо… оборвать провод динамика. Можно, конечно, и стекло прибора разбить, отвести стрелку влево от контакта, но это вздор. А вот динамик…

Полез Валера в гардеробчик, где за моей спиной этот динамик установлен, а там – штекерный разъем. Выдернул – и в кабине наконец-то наступила благодатная тишина. Вздохнули матом.

Теперь – как отписаться. На МСРП сигнал прошел, расшифруют: было превышение числа «М». Значит, первое: пишем в журнал об отказе и срабатывании сигнализации. Сформулировали грамотно и понятно. Второе: в Караганде надо вызвать инженера и принимать решение. Там своих «Тушек» нет, значит, либо ждать, пока нам привезут и заменят прибор (если дело в приборе, а не что другое в системе воздушных сигналов СВС), либо… А давай посмотрим по перечню допустимых отказов. Так: отказ указателя числа «М» – разрешен полет до базы с многократными посадками.

Ну, значит, принимаю решение лететь. На взлете и посадке, где «М» невелико и стрелка не дойдет до 0,89, будем динамик подключать, нормальный полет. А на высоте динамик отключать, а красное табло залепить кусочком газеты, чтобы не било ночью в

глаза.

Так, теперь договоримся на случай разбора. Грамотное ли решение, нет ли риска?

Предельные крены – кроме звуковой, имеют еще и световую сигнализацию.

АУАСП – перед глазами, у него своя красная лампа есть.

Отказы АБСУ – световые табло на козырьке, у нас перед глазами.

Табло «Исправность АБСУ» – перед глазами у бортинженера.

Теперь это горящее табло «Предел приборной скорости». Оно горит и при превышении числа «М» как вот сейчас. Но нас четыре человека, перед каждым – этот прибор скорости; всю жизнь за скоростью следим. Уследим.

Все это время самолет летел, менял высоту, менял курс, обходил грозы, вел связь с землей. Кто этим занимался? Леша и наш очередной штурман, Анатолий Иванович Кравченко. На старом штурмане висело все. Каково в такой, не очень-то, в общем, и сложной ситуации, без штурмана? Леше одному было бы не сладко, а случись отказ АБСУ, он бы уже вынужден был отвлекать меня, а значит, думать мне о злополучном приборе, о связанных с ним перипетиях и пресловутом «выпорют-не выпорют», да даже просто о безопасности полета, зависящей от моего решения, было бы уже недосуг.

Но это же было только начало длинного ночного рейса, с недостаточным предполетным отдыхом, после такого же длинного ночного московского рейса.

В Караганде зашли с прямой в автомате; САУ не захватывала глиссаду, пришлось садиться в директоре. Сел я мягчайше и покатился по на удивление ровной, несмотря на помпезнейший недостроенный вокзал, полосе, не торопясь тормозить: за бортом +29. Зарулили, заказали на всякий случай воду – облить колеса: вода кипела; потом техник показал выплавившийся термосвидетель. А я ведь не 150 давление создавал в тормозах, а всего 40-50 атмосфер, катился почти до конца полосы, зная, что машина, горяченькая еще, пришла из Камчатки с тремя посадками.

То, что еще дома, в штурманской, меня уже теребили, чтобы взял лишнего пассажира на приставное, да в самолете еще утрясали, кого брать, кого не брать (взял все же 165-го, а двум отказал, некуда), – все это мелочи, а ведь расход нервов.

В Караганде заказ на обратный путь: пилот просится; ну, своих надо возить. И еще двое служебных на похороны – это святое дело, хоть стоя, а возьму.

Но надо ж еще в Алма-Ату и обратно слетать. Ну, пообещал.

Смычок до Алма-Аты. Над Балхашом гроза, а локатор дерьмо. Да и что на нашем самолете не дерьмо. Выруливали – не загорается табло «Исправность АБСУ», и ничего не высвечивается на пульте поиска неисправностей. Ну, значит, сгорела микролампочка, а менять ее – целое дело. Конструктор же понимал, что последняя проверка перед взлетом, последний пункт карты – именно это табло, и если не горит, то надо выключаться, вызывать техмощу со специальной, для этой лампочки изобретенной отверткой, и… Короче, грамотный вредитель, язви его.

Плюнули, полетели так, понимая ситуацию. Валера в полете исхитрился, подручными средствами, безо всякой спецотвертки, отвернул, заменил, загорелась. Грамотный бортинженер, золотые руки. Без высшего образования.

В Алма-Ате Леша садился в автомате, с перелетиком, как и заложено в системе, но подкрался аккуратно и уложил машину мягко. Я забрал управление, но бежал и не тормозил, а придержал выключение реверса до 130 ровно. Почти без тормозов зарулил, вышел, пощупал: горячие, черт бы их побрал.

В АДП просьба: экипаж забыл какие-то бумаги, надо их переправить в Целиноград, так захвати в Караганду, там рядом. Захватил.

В Караганде заход в автомате удался. Ну, сплошной отдых. Снова облили колеса, снова вода кипела. Отдал бумаги, подписал задание, пришли на самолет. Пилот ждал у трапа, взяли его 165-м, а те двое, по телеграмме, вошли в законное число пассажиров. Ну и хорошо.

Взлетели. Алел восток. Засасывало. Я подремал минуты четыре. Девчата принесли гору кофе, но мы выпили понемногу, чтобы сберечь сон до дома. Солнце спряталось за грозовой фронт, внизу сверкало; небо сзади нас теряло остатки фиолетового цвета и через салатный оттенок над головой переходило в желто-оранжевый на горизонте. Лиловые головы гроз как горшки на плетне торчали впереди.

Прогноз дома был на пределе, фактическая тоже не радовала: подходил туман. Выскочили из фронта на визуальный полет, отряхнулись и увидели два языка тумана, наползающие на полосу. От дальнего привода нас угнали на второй круг, причем, нелетающий мальчик-диспетчер в процессе уборки закрылков долбил нас: ваше решение? ваше решение?

Ну что за специалисты. Уход на второй круг – самый сложный момент; подожди же ты минуты две, дай управиться. Нет, ему трудно понять это там, на вышке, у него свои заботы: этажерка

самолетов над приводом. Так что я краем глаза следил за приборами, молча убирал механизацию, а мозги работали в другом направлении.

Топлива хватит на три круга, а там уж можно и в Абакан… опять через этот фронт. Похоже, туман сейчас закроет всю полосу. С курсом 108 вроде пожиже, но и там уже дают 200 метров, а с 288 два языка уже закрыли и торец, и середину полосы. Ну, еще кружок…

Пока мы кружились на 900, какой-то борт вышел на привод на 1800 и, с высоты оценив обстановку, порекомендовал готовиться принимать с курсом 108: там явно протаскивало и рассасывалось. Надо отдать должное руководителю полетов: он за пару минут переключил старт, замерил видимость, и после нескольких зигзагообразных эволюций мы быстренько сели, поджимаемые целым роем бортов сзади; уж тут я тормоза не жалел, чтобы поскорее развернуться и освободить полосу по 3-й РД.

А уйди мы сразу в Абакан, а не заначь мы топлива, а не сэкономь за эти четыре полета около трех тонн, – сидели бы 12 часов, потому что рабочее время все вышло. И снова домой бы лететь ночью.

А так приехал домой, поспал три часа… и весь остальной день и вечер был в мыле, чувствовал себя больным и раздражался по малейшему поводу. Пришлось на часок съездить на машине по делу, так поймал себя на желании распинать всех с дороги, а лучше – найти кучу оконного стекла и молотком бить, бить, бить, чтобы позвонче и подальше разлетались осколки… Поскорее поставил машину в гараж, вымылся очередной раз в душе, лег с газетами на диване и пролежал без движения до ночи; спал потом как убитый.

Вот, товарищи психические интеллигенты, как за две ночи зарабатываются те сто рублей, за которые вам пахать полмесяца. Да еще попробуй их получи. У меня семья сидит две недели без денег, потому что бухгалтерии недосуг перечислить мне на счет еще июньскую зарплату, а мне недосуг урвать полдня, чтобы съездить в контору и унизительно выпрашивать свои кровные, или же трепать нервы, ругаться и писать на них рапорт. Мне хочется не ругаться, а спать. И совершенно некогда думать о гордости и достоинстве командира корабля, о чем так модно стало ботать в наших верхах. Ты не ботай, а заставь контору хотя бы даже не уважать летчика, а просто делать свое дело.

Отказались летать без штурмана все, кто было уже начал.

Работы лишней много, а бесплатно; да и попробовали – это не обеспечивает безопасность. Ну-ка, к чертовой бабушке, летайте сами.

В Москве, на подлете, проводники попросили вызвать на борт врача. Дома наш цех питания вместе с превосходными красноярскими бройлерами, пожалуй, лучшими на весь аэрофлот, загрузил десяток порций черной, волосатой, вонючей, явно не красноярской, а какой-нибудь куйбышевской, насмерть затоптанной петухами престарелой курицы.

Когда грузят 164 порции, а пассажиров на вылет является почему-то меньше, то оставшиеся порции проводники под расписку сдают в цех питания того порта, куда прилетели. Видимо, и у нас кто-то из Поволжья (повторяю: уж там-то курица явно несъедобна) сдал возврат, и ворье из цеха питания тут же прихватило хорошего бройлера в сумку, а гнилой возврат сунуло нам на борт в опечатанном, как полагается, контейнере. Мол, пассажир сожрет, куда он денется.

Пассажиры есть это не стали, и девчата решили составить акт, с врачом, по всем правилам.

Москва долго упиралась, так врача мы и не дождались. На будущее, если повторится, лучше передать, что пассажиру стало плохо, обманом завлечь врача на борт, а уж там показать ему ту курицу, от вида и запаха которой действительно может стать плохо. Дохлятину ему в нос – подпишет акт, никуда не денется.

Приехал цех питания. Да, они знают, так бывает… но у них нет «такого врача». Да и стоит ли писать акт… знаете, как сейчас строго… Людей ведь с работы снимут… кто не без греха…

Ах, ворье вы проклятое. Ну, составили мы акт без врача, я подписал.

А если бы с борта радиограмму домой, да сразу бригаду ОБХСС, да поймать с сумками на проходной…

Ага. Тот ОБХСС с такими же сумками на работу ходит.

А вот летчика, что прет из Ташкента коробку помидор и сетку дынь – во! Спекулянт! Ату его! Десять кило на одного летчика! По приказу!

Дурак его подписывал, этот приказ, дурак его и исполняет. Когда ж тому летчику добывать продукты семье? Ну ладно, подавитесь вы нашими помидорами.

Как проводит свой выходной день командир корабля?

Посидел. Пописал. Дома никого, благодать. Открыл пианино, сыграл навязшую мелодию. Еще одну, разыгрался. Мало. Вытащил аккордеон, сыграл то же, потом еще, еще… соскучился.

Все-таки музыка хорошее дело. Люблю летать в Ташкент: там в бильярдной стоит старинное, столетнее пианино, деревянное, черное, высохшее и звонкое. Раздолбанная, вытертая пальцами до ямок клавиатура, треснувший вирбельбанк, – но с помощью клещей и гитарного ключа я инструмент подстроил. И – одна утеха: в то время как люди в сорокаградусную жару носятся по рынкам, я под стук шаров бренчу себе как тапер; пока никто не жаловался.

Жаль, что нет в профилакториях у нас места, где можно поиграть, пописать. Ну, почитать можно и в койке. В домодедовской читальне вовсю гремит телевизор.

Кто меня учил играть? Да сам. Ну, отец показал аккорды на гитаре да научил играть на басах на аккордеоне, а потом определил в школьный духовой оркестр, там уж по нотам играл на кларнете. В училище освоил бас-гитару. А вот на бильярде играть не умею. Видать, каждому свое.

Пойду за машиной, съездим семьей на дачу, соберем ягоду, нарежем цветов, подышим, постучу молотком. А водки не хочется.

Все же семейство мое встретило меня в мой юбилей, расцеловало, поздравило, накрыло стол, напоило коньячком. Грех обижаться.

9.08. Снова Киев, и снова – после тридцатиградусной красноярской жары. А здесь прохлада и отдых.

Взлетали в духоте, навстречу приближающемуся холодному фронту, такому… не особой сложности, а одно название. Но и те редкие грозы должны были освежить город.

Дурная ворона медленно выгребала поперек полосы на малой высоте, не особенно реагируя на наши включенные фары, потом опомнилась, рванула изо всех сил и к моменту встречи была точно посреди полосы; у нас скорость была уже где-то под 250, и я инстинктивно стал поднимать нос чуть раньше, чтобы потоком не засосало птицу в двигатель. Спрессованный поток уже хорошо обтекал крыло и отклонялся закрылками вниз; нос наехал на ворону, а куда ей, бедной, деваться: ушла под двигатели, и если не зацепило ее закрылком, то просто переломало крылья и убило волной сжатого движением воздуха. Мы не услышали характерного удара, но в течение двух секунд, продолжая поднимать нос, я ждал чего-то со стороны двигателей, а потом забыл, некогда было думать об этом.

Удар птицы в двигатель обычно выводит его из строя, а птиц вокруг аэропортов полно.

Недавно в Сумах Ан-24 поймал стаю птиц так же вот, в момент отрыва, в такую же жару. И один двигатель моментально отказал, винт зафлюгировался. Но ребята сумели продолжить взлет, зашли стандартным разворотом и сели, на пределе возможности оставшегося двигателя. Для Ан-24 такие условия очень сложны, так что молодцы.

Вскарабкались мы на эшелон, и наступило то привычное состояние, которое испытывает человек на хорошо обжитом рабочем месте: все вокруг – то же, привычные вещи – на своих местах, последовательность действий, разговоры, ритуал, – все умиротворяет, успокаивает и втягивает в привычный ритм.

Но для этого надо пройти университеты: знакомство, притирка, радость обладания, неудачи, горечь, страх, бессилие, интерес новых задач, приспособление, плюсы и минусы, колебания и твердая колея, – и после всего этого, через годы, через переживания, через не могу, появляется и крепнет хозяйское чувство: ты на своем месте, а машина – твой партнер, известный вдоль и поперек, и в паре вы оба спелись, и толк от вас есть.

Ну, тут же еще не ты один, и не одна машина, тут экипаж, тут производственные отношения, тут атмосфера. Но когда это все утрясется и устоится, на работу идешь с радостью.

Вот ушел из дому, оставив позади какие-то проблемы, какие-то трения, неувязки, унося, может быть, легкую досаду, раздражение, про себя говоря: а, к черту, есть место, где все это забудется или покажется мелочью, – туда скорей! Это место – работа. И, перетерпев впридачу еще духоту в автобусе, беготню в АДП, эту пресловутую ворону на взлете, грозовые тучи в наборе, и прочая, и прочая, – наконец-то в тихой пристани…

Нашел тихую пристань…

Но у летчиков свои понятия о тишине и покое, и вот я, спокойно откинувшись в кресле и, назло Потемкину, закрыв стекла фонаря шторками, спокойно просматриваю свежую газету. Фронт позади, а до следующего далеко. Где ж и не просматривать свежую газету, как в своем раздолбанном кресле. Я берегу силы. Пока работает экипаж; а уж в Горьком настанет мой звездный час, ну, минута: там порывистый и близкий к предельному боковой ветер, и вот там и понадобятся мои сэкономленные силы, мое чувство хозяйской уверенности, что, ребята, сейчас я вам покажу, как ЭТО делается.

Снизились, зашел, показал. Да, сплошной сдвиг ветра, болтанка, пляска скоростей, нос в сторону; мобилизующее, поднимающее тонус чувство легкой опасности,– какая там жара,

духота, усталость, раздражение! Отключил автопилот, держу ось, поймал торец, до самой земли подбор режима; вступает в дело интуиция, подкорка, автоматизм; последний кренчик устранен, замерла… Знаки, касание, нос по оси, реверс, побежали. Тормозить не надо: сильный ветер и так тормозит. Да еще машина 213-я, та, на которой летали в Алма-Ату, на ней постоянно выплавляются термосвидетели; она нам пришла из рейса – выплавились два, значит, надо и здесь ожидать. Зарулили, обливаем, кипит, – точно, есть один. Видимо, один тормоз зажимает, но внешне, при рулении, никаких проявлений.

Из Горького на Киев уходим от ночи, но она фиолетовым пятном догоняет с юго-востока, и на пятне этом белеет плоская, алюминиевая луна.

В Киеве садится Леша, подкрадывается на скорости и… чуть взмывает, на 20 сантиметров, всего, но оба мы заметили, я подсказал, он ответил, что видит; мы не вмешиваемся, и машина сама садится, мягко, еле слышно, благодаря скорости.

Ну и хорошо. Как все хорошо. Идем спать.

Свежий киевский воздух. Но дышать им после полета приятно еще и по одной деликатной причине.

Воздух, которым мы дышим в самолете…

Начинается посадка пассажиров, включен кондиционер, он гонит запахи из салона к нам в кабину. Иногда везем взопревших новобранцев, другой раз – ташкентских потных пассажиров… А то и просто один неряха вздумает разуться, освежить атмосферу. В салоне явно не озон, а когда двери и люки закроют, все несется мимо нас в форточки.

Пока рулим, кондиционер включен на полную катушку: людям в салоне жарко, из них выходит тепло после всех мытарств на регистрации и посадке. А экипажу тоже жарко. Наша кабинная вентиляция слабовата на земле, и перед закрытием форточек, уже на полосе или магистральной РД, чтобы не ударило по ушам, бортинженер убирает наддув, и в салоне в этот момент вообще не работает вентиляция. А мы в течение нескольких секунд испытываем блаженство жизни: на скорости кабина насквозь продувается через форточки свежим воздухом. Потом, перед взлетом, форточки закрываются, мы взлетаем, включаем отбор воздуха, при этом вентиляция салона идет уже через выпускные клапаны, и вся вонь уходит туда, а мы дышим спокойно. До туалета.

Вонь из салона – это еще полбеды. Существенную добавку в букет дает передний туалет, отделенный от пилотской кабины не совсем герметичной дюралевой перегородкой. Когда кондиционер выключен, дурной запах из необработанных, залитых вместо

дефицитной химжидкости простой водой туалетов, растекается по всему самолету. Что уж за дефицит такой эта химжидкость, но ее нигде нет, только в Москве заправляют. А туалет наш устроен так, что смыв унитаза производится жидким содержимым его приемного бака, немного отфильтрованным через сетку. Так вот, значит, то, что накапливается в баке, плюс мыльная вода, стекающая из раковины умывальника, захватывается насосом и поступает под напором на смыв. Подобное смывается подобным: ну, где ж той лишней воды набраться в полете.

Чтоб не воняло, в бак добавляют эту зеленоватую, сильно пахнущую жидкость, дезодорант, и она все перешибает. Но ее нет…

Почему-то, когда кормят экипаж, обязательно кого-то занесет в туалет, и он дважды, трижды нажмет кнопку смыва. Приятного аппетита!

Так что после посадки мы с особым наслаждением вдыхаем свежий воздух.

Конечно, пилоты не избалованы озоном, разве что на эшелоне вскочишь в озоновый слой, густой, ощутимый, но это секунды. А начинали летать мы на Ан-2: там, хочешь, не хочешь, а быстро привыкнешь к кисловатому запаху и к живописному виду больших луж блевотины на полу. Так что мы не из брезгливых. Это одна из теневых сторон летной романтики, и никуда от нее не денешься.

Почти по Чехову. Подлетая к Уралу, меня посетила мысль. Почему к Уралу, не знаю, но подлетая к нему, я спросил вдруг у экипажа: ребята, вот вы – летчики, главные фигуры в аэрофлоте, в подавляющем большинстве – члены партии, – так вот, какую роль в вашей работе и жизни, вот здесь, над Уралом, на 11600, играет партком предприятия?

Ответы лежали в узком диапазоне: от «никакой» до «на хрена он нужен вообще».

Если бы не было парткома, партийной организации и мы были бы беспартийными, то так бы и летали.

Никоим образом не влияет моя партийность и Лешина беспартийность на наше отношение к работе, на наш профессионализм, на нашу летчицкую гордость, на любовь к профессии, на романтику, на зарплату, на дисциплину, исполнительность и порядочность.

Мало того: весь мир летает, и не на таких еще самолетах, – летает, совершенно не связывая принадлежность к какой-то, пусть коммунистической, пусть хоть к партии любителей домино, – с ответственностью за свое дело.

На проклятом Западе скандинавская, явно не коммунистическая авиакомпания SAS десятки лет летает без летных происшествий, а у нас все командиры поголовно коммунисты, а бьют машины и людей так же исправно, как и самые последние лютые антикоммунисты.

И при чем же здесь партийный комитет?

Узок круг этих… Страшно далеки они от народа. Делят портфели, кабинеты, должности, льготы. Варятся в своем, кабинетном соку, плодят бумаги и создают, создают, изо всех сил создают видимость, что уж они-то главные во всем.

Убери партком – я так же буду летать. Убери крайком – я так же точно буду летать. Убери партию… стоп, стоп… Как же так?

Если бы я три года сам штаны не просиживал в том парткоме предприятия, парткоме с правами райкома, и не видел, что весь этот аппарат – лишь прикрытие, ширма, а один секретарь с руководителем предприятия все решает; и даже наоборот, все решает один руководитель предприятия, а секретарь лишь настраивает аппарат парткома для придания видимости… чего? Демократии? Всевластия партии? А мы лишь руку поднимаем, когда скажут. Да на кучу бумаг сверху, из старшего парткома, плодится десять куч ответов.

Вот, товарищ Горбачев, вам-то не надо бумажкой отчитываться перед старшим, вот – реальное положение вещей. Переходить на самофинансирование – на кой нам все эти «освобожденные» захребетники.

Так и то: их же партия кормит, взносы. За что? Зачем? Какая от них мне, моему экипажу, моему делу, отдача? Никакой. Летать меня учил не партком, а пилот-инструктор. И не по указанию парткома, а по указанию своего командира эскадрильи. И я летать учился не по партийному указанию, а по любви и из самоутверждения. Может, техник обслуживает мой самолет по партийной убежденности? Может, синоптик дает мне прогноз из партийной ответственности?

Может, наконец, партком определяет пропорции, распределение сил и средств в предприятии, чтобы эффективнее работать? Нет, это дело хозяйственника. А дело партии – работа с людьми. Так вот, со мной лично никто не работает, кроме, разве что, самого меня. И я вполне обойдусь, и другой, и десятый экипаж, – без парткома. Он бесполезен для нас. Он вреден для нас. Он – только кнут, бездушно подхлестывающий тупых волов, которые и сами влачат воз, не обращая внимания на то, хлещут их или нет.

Главное в авиации не летчик, главное – мы, власть.

Что я дал партии за двадцать лет? Да ничего, только взносы.

А что мне дала партия? Ощущение того, что я в едином строю, плечом к плечу? Или ощущение вечной вины вечного разгильдяя под всевидящим и абсолютно справедливым оком?

Какое-то место в жизни народа партия занимает, но… где-то там «они», а здесь – конкретный «я», и я всегда перед ними виноват. «Они» где-то там работают, воспитывают нас, несмышленышей, но – абстрактно. Конкретно – только если ты «им» чем-то досадишь, навредишь, отклонишься от курса. Тогда тебе сломают судьбу.

Я никогда не считал себя вот именно коммунистом. Порядочным человеком – да, разделяющим идеалы коммунизма – да, согласным с Программой и Уставом – да, но… лично мне коммунизм не очень-то нужен, да я в него, честно, и не верю. Нужен идеал, цель, к идеалу этому надо стремиться, приближаться, но – асимптотически, никогда не прикасаясь. Иначе потом – что?

Меня устраивает социализм, я в нем родился, вырос, живу в нем, его идеалами воспитан, они мне понятны и близки, как любому порядочному человеку. А вот те идейные коммунисты, что целью жизни своей ставят благо общества, работают для этого день и ночь, профессионально, мыслят лишь такими, идейными категориями, а сами ходят в затрапезных шинелях, бескорыстны и безразличны к понятиям «мне, мое, много» – покажите мне такого. Горбачев? А рядом со мной?

А рядом со мной большевики пьют с девками из комсомола в бардаках.

Вот это и есть отрыв партии от народа. Да и какая там партия. Функционеры, гребут под себя, я уж не говорю о ханах рашидовых и кунаевых, о десятках секретарей обкомов, о тысячах секретарей райкомов и о несчетном племени секретарей парткомов.

А работяги себе вкалывают, приворовывают и помалкивают.

Нет уж, если есть необходимость в партии, то нужна великая цель. Ленин сумел сплотить партию борцов – вот уж буквально готовых жизнь свою положить. Правда… они потом друг дружке глотки перегрызли и сгинули в лагерях.

А я не готов положить. Я люблю свою жизнь. И другой любит, и ты любишь. И Брежнев любил жизнь, с ее радостями, утехами, наградами, сраколизами…

Тогда ладно. Не положить жизнь, а объединиться для достижения цели. Какая цель? Общие фразы, строительство будущего? Ну, вот я летаю, значит, чего-то там строю, свои кирпичики кладу. Но я и без партии их кладу.

Партия нужна для революции. Для захвата власти. И если мы,

народ, начали революцию перестройки…

Да какой там народ. Народ безмолвствует.

Надо партию чистить. Не восемнадцать миллионов вялых членов. Член – он и есть член. Но тогда откуда же средства брать на утехи. Да и не на что станет содержать своих, партийных бюрократов, имя которым легион.

Придется истинным ленинцам сесть на хлеб-на воду, но… тогда их жены бросят.

Истинный коммунист должен быть подвижником, аскетом, весь – для людей. Где взять таких? Таких нет, а тех, что руководят народом, – так их вон нынче целые кодлы охранников от того народа оберегают.

Я таким аскетом стать не могу. Я люблю свое жилье, дачу свою, машину свою, гараж свой. Моё! Я не понимаю «наше». Это значит – ничье.

Короче, сомнения. Но если действительно возьмутся за чистку – отдам партбилет. Суть моя от этого не изменится, только камень с души спадет.

Или надо не задумываться. Жить, как живется, работать честно, любить семью, любить Родину, любить жизнь в тех проявлениях ее, что мне импонируют, платить партвзносы и быть проще. И не задавать экипажу глупых, провокационных вопросов, подлетая к Уралу. Фюрер думает за нас.

Но, и правда… зачем мне партком?

12.08. Из Киева возвращались с задержкой: идущий к нам борт подсадили во Внукове, чтобы вывезти в Киев какую-то итальянскую группу.

Как водится, никто ничего не знал; мы легли под вечер поспать по расписанию. Проснулись вовремя – никто нас не будит, позвонили… Короче, пришлось еще три часа проваляться, сон уже не шел, проболтали. Ночь пропала, спать не хотелось; спать будет хотеться утром.

Так и было. Усталость за лето уже накопилась: в наборе высоты клевал носом Леша; я сёк за приборами. Машина шла тяжело, несмотря на малый вес. Но московскую зону промахнули быстро, а в Горьком заход с прямой, зашли в автомате спокойно.

Из Горького в наборе засосало уже меня. Высота была 5400, я почувствовал, что не могу, вырубаюсь, надо закрыть глаза, потому что ни вентилятор, ни трение головы, ни громкая связь, ни потягивание и шевеление суставами, ни массаж шеи не помогали. Солнце било в глаза, вертикальная скорость по жаре не превышала 5 м/сек, встречных-попутных не было, гроз тоже, и я попросил ребят быть повнимательнее и толкнуть меня через 4-5

минут.

Провалился мгновенно в сон, и тут же самолет резко задрал нос; я инстинктивно схватился за штурвал и, нажав кнопку отключения автопилота, плавно перевел из набора в горизонтальный полет. Сон слетел мгновенно. Взгляд на приборы: высота 8600. Леша извинился: нечаянно чуть резче взял рукоятку управления высотой на автопилоте.

Сколько я спал? Восемь минут. И всё, сон больше не шел.

Дома на снижении шарились меж грозушек; Леша сел нормально, хотя и чуть отошла на стойках, но не козел.

У нас идет ремонт полосы, 800 метров отрезано, асфальтируют, поэтому система не работает, заход по приводам, без глиссады, тангаж гуляет, и требуется, особенно перед торцом, постоянный контроль вертикальной скорости и соответствующая этой скорости уборка режима над торцом.

Обычно, заканчивая пробег, когда все послеполетные операции на полосе выполнены, мы сгоряча скупо, короткими репликами, обсуждаем перипетии посадки. Это разбор на ходу, два слова – но самых существенных. После полета – уже не то.

Да и что там говорить-то; обычно, так: «Чуть отошла на стойках». «Да, вовремя поставил 80». «Я предупреждал: вертикальная 5». «Я прибрал над торцом, надо было 82, в самый раз бы».

Кому галиматья, а мы смысл понимаем. А больше что говорить – все ясно.

Недавно в Запорожье у Валеры Х. на взлете указатель стабилизатора показал, что при уборке закрылков стабилизатор не перекладывается. Снизили скорость, заняли высоту круга и стали думать. По поведению машины было ясно, что он-то переложился, а просто отказ указателя. По логике – можно лететь. Но… Руководство гласит: вырабатывай топливо и садись.

Как трактовать отказ? Что записывается на МСРП: отказ стабилизатора или показания прибора? Да еще незадолго перед этим командир расписывался в эскадрилье за какие-то, в общем, незначительные изменения РЛЭ, пришедшие как всегда скопом, брошюрой, на 99 процентов касающиеся не техники пилотирования, а работы систем, агрегатов: где-то на всю страницу заменена одна цифра, а где – вообще запятая. Может, там где-то что-то проскочило насчет стабилизатора, а в памяти не отложилось.

Короче, по зрелом размышлении, решил садиться на вынужденную. Сел. Как сейчас принято, в «Известиях» тут же статья: чуть не геройский поступок экипажа.

А экипаж, в своих сомнениях, листал РЛЭ, но там все было по-старому: не пытаться переложить стабилизатор вручную, отключить его от совмещенного управления, произвести немедленную (!) посадку… предварительно до-олго вырабатывая топливо до нормального посадочного веса.

А все-таки, переложился ли на ноль? Или застрял где-то между 3 и 0? Как садиться: с закрылками на 15 или без закрылков вообще? Может, при выпуске закрылков по поведению машины что-то прояснится?

Так примерно думал экипаж, и стали они экспериментировать. Забыв о том, что стабилизатор отключен ими же, что колпачок откинут согласно РЛЭ, стали выпускать закрылки: 15, потом 28… осталось довыпустить лишь на 45, чтобы создался такой пикирующий момент, что и руля бы уже не хватило вывести самолет… и убились бы. Но опомнились вовремя: все же контролировали положение руля высоты при перебалансировке. Ну, точно, как я в Перми.

Да еще напугали пассажиров, приготовив их к вынужденной посадке по всем правилам: заставили снять очки, галстуки и обувь на каблуке, вынуть челюсти и т.п. Короче, сели.

При разборе оказалось: как раз в тех, пришедших скопом изменениях, которые командир бегло пролистал и расписался в ознакомлении, – вот там-то и есть дополнение, разрешающее лететь при неисправности указателя. Так что командир виноват, за что и получил строгача. Как нам довели на разборе, Медведев в Главной инспекции пять часов отвоевывал Х. Возобладал новый взгляд: что толку снимать с летной работы, кому от этого польза? Но за неуверенность (действовать по здравому смыслу или формально?), за эксперименты и ненужное беспокойство пассажиров – наказать своей властью.

Неуверенность… Боимся мы, всего боимся.

И тут же, буквально в следующем рейсе, по закону подлости, у Х. новое ЧП. Во Владивостоке по прилету они сразу экипажем ушли в город. Бортинженер, не предупредив командира и не оставив адреса, зашел к родственникам; а тут Чикинев стал взлетать на их самолете – загорелось колесо, диспетчер увидел, скомандовал прекратить взлет. Из Красноярска оперативно вылетел дополнительный рейс, прибыл, а гнать его назад некому: у прилетевшего экипажа не хватает рабочего времени, Чикинева отстранили с этим расследованием прерванного взлета, а у Х. не вернулся еще бортинженер.

Случайно с прилетевшим экипажем прибыл проверяющим бортинженер-инструктор. Он втихаря прошел санчасть и с экипажем Х. вернулся домой. И снова Валере строгача: за плохую

воспитательную работу. Наказали и разгильдяя-бортинженера.

Но вот насчет сомнений экипажа о состоянии хвостового оперения. Ильюшин на Ил-76 – военном самолете – сделал же в кабине на потолке зеркальный перископ: если есть сомнения – глянь, увидишь. Туполев, на пассажирском лайнере, применив новую, сложную систему управления стабилизатором, из-за которой, кстати, разложили не один уже самолет, не оставил ни малейшей щели, ни окошка где-нибудь в хвосте, ни блистера, ни перископа. Зато щедро подсветил специальной фарой изображение красного флага на хвосте: мол, знай наших. Ну, не глупость? Зла не хватает.

25.08. Летом главная фигура в Аэрофлоте, перед которой унижаются миллионы пассажиров, безусловно… кассир. Как нельзя огульно назвать ворами всех торговцев, так и кассиров, но ассоциации возникают одни и те же. Слишком особо, независимо и без всякого контроля вершат тот и другой свое таинство: продажу дефицита. В руках его твоя судьба; нажатием кнопки он может добыть тебе желаемое. А может и не добыть, отказать, и не проверишь.

Сейчас северяне сутками стоят в очередях, перед единственным окошечком кассы – тысячи народу, а вершитель судеб – авторучкой и ножницами – пропускает…

Видимо, система такая. Моя система, Аэрофлот. А я, летчик, как и любой пассажир, так же с суеверным страхом гляжу в щербатое рыльце динамика: там мое пассажирское счастье… или…

Кто знает, какие переплетения соединяют кассиров с тем, невидимым, кто знает количество свободных мест, «на них сидит» и отпускает нам. Это мафия. Какой процент тех мест уходит «нужным людям?» Видимо, немалый. Но доступ к этой информации плотно закрыт.

Послали тут меня в Москву с разворотом. Случай выгнал из Москвы все наши экипажи, смены нам нет, значит, погоним обратно свой рейс. Правда, между посадкой и взлетом 5 часов, но все на это закрывают глаза, что рабочее время больше нормы: отпишемся отдыхом в гостинице. Нашему отряду нужен экипаж уже назавтра, а будь смена, мы бы сидели четверо суток, – такое вот расписание.

А Москве важно вытолкнуть тех обезумевших от всех мытарств пассажиров, которые уже чуть не всю траву съели на газонах.

Летели в Москву – ветер был попутный, значит, обратно

будет встречный, и топлива понадобится не 31,5 т, а на тонну больше. А значит, загрузки придется взять на тонну меньше.

С этими дальними рейсами на Ту-154 беда. Надо же что-то и везти, а не одно топливо. Коммерческая Москва решила этот вопрос примитивно: любой машине, тяжелой, легкой, с большой или малой наработкой двигателей, зимой, летом, – одна заправка: 31,5 т. Выкручивайтесь, как можете.

Определена плановая рентабельная загрузка в тоннах: 12,5 т. Продаются билеты, определенное количество. Планируется вес багажа. Все заранее продано, всем удобно… кроме экипажа, но это мелочи; регистрация идет, багаж загружают, начинается посадка пассажиров.

И чаще всего получается… недогруз, тонна – полторы. Не знаю, почему, но всегда так. А допродать билеты уже некогда: Домодедово перегружено работой.

И дозаправить тоже некогда: пассажиров досаживают и документы на них привозят в последнюю минуту, – а только по документам и определяется, что недогруз.

Поэтому нынче я сразу дал команду заправить на тонну больше. Все службы встали на дыбы, но… без топлива я не полечу. Это мое право: принимать окончательное решение о количестве топлива на борту. Тем более, что все равно ведь недогрузят.

Оказалось, наоборот: полярники-якуты нагребли аж пять тонн багажа. Не проходила даже стандартная заправка 31,5 т. Что делать?

Подсаживаться где-то на дозаправку нельзя: у нас кончается рабочее время. Резерва нет, мы одни. Пытались как-то подключить абаканцев, но у них тоже нет отдыха: пришли с разворотом.

Короче, нам идти отдыхать 10 часов, сливать топливо и потом лететь с промежуточной посадкой на дозаправку.

Я представлял себе, как это: высаживать людей в тот опостылевший августовский вокзал на 10 часов.

Витя бродил по штурманской и случайно увидел экипаж нашего Ил-62, которому вылетать через полтора часа после нас. Подал идею: перегрузить часть нашего багажа в безразмерные багажники «Ила». Москвичи было посопротивлялись, а потом очень шустро перебросили багаж, и мы благополучно улетели с задержкой на час; рабочего времени получилось с 7 вечера до 12 дня. Отписались, что отдыхали в гостинице, хотя всего часок повалялись в самолете.

Зато люди улетели.

28.08. Мы с Лешей часто спорим за жизнь. Ну, его-то жизнь била достаточно, и отношение у него к ней и к людям определенное. Вот пример его мировоззрения: когда я, анализируя ту или иную ситуацию в наших производственных отношениях, пытаюсь подходить объективно, стараюсь понять точку зрения другой стороны, которая ставит нам палки в колеса или наносит прямой ущерб, пытаюсь встать на ее место – ведь не может же быть зла без причины, может, эта причина косвенно коренится и во мне, ведь нас много, и отношения наши сложны, взаимосвязаны, одна точка зрения ничего не решит, – вот когда я так рассуждаю, Леша тут же говорит: «А ты их не защищай».

Настолько у него железная граница: вот тут я, а вон там – они. И нечего тут анализировать. Мне мое – отдай, и не мое дело, что причины, нюансы, что нас много и пр. Мне моё – отдай! Или даже так: ухватить хоть немного лишнего, а уж свое я зубами вырву. И тут – никаких моральных, нравственных тормозов, никакой совести.

Так мои кошки: играют, облизывают друг друга, но только услышат стук ножа по разделочной доске, тут же с мявом несутся, орут, запускают когти: дай! Каждой на отдельном блюдечке мясо. Задом друг к дружке, жрут, давятся, урчат через плечо, и каждая норовит скорее своим подавиться, и тут же запускает лапу в чужую тарелку, и тут же получает когтями по морде от родной сестры. Поели, облизнулись… через минуту лежат в кресле, обняв друг дружку, и вылизывают одна другой мордочки.

Вот – люди. И Леша не один такой; а уж таких как я, меньшинство. Я не глядя могу назвать у нас с десяток горлохватов, для которых слово «мораль» ничего не значит.

Если бы мне всерьез пришлось столкнуться с таким человеком, да чтобы он на меня заорал… между нами будет все кончено. А он через час подойдет, возьмет за пуговицу и попросит привезти пару рыбок с Камчатки.

Вот – то, что не дает мне права считаться настоящим аэрофлотом. Наверное, поэтому в нашей среде меня считают наивным человеком: так, в общем, ничего командир, летать вроде может, язык подвешен, но… нет, не наш человек. Мямля, слюнтяй, чистоплюй, дел делать не умеет. Ну и топчи его, путается тут… За счет этого дурачка урвем свое.

Спасает то, что я принимаю план полетов безоговорочно, без нервов, не пасусь в пульке, вообще стараюсь в эскадрилью поменьше заглядывать. Вот другой раз и затыкают мною дыры.

Правда, у хорошего комэски криком ничего не добьешься, и, глядишь, налет у всех ровный, заказанные рейсы люди получают, одни с криком, другие молча, а результат один. Но… я бывал в

разных эскадрильях.

А ты их не защищай. Смотри на жизнь с высокой колокольни: я – один, дай мне моё. Дай! Как хочешь, а дай. Отпихни, скомкай, плюнь на всех остальных, а свое я у тебя из глотки вырву.

Может, это потому, что я алиментов никогда не платил, и жена от меня не уходила, ободрав как липку. У наших мужиков – у 80 процентов нелегкие судьбы.

Все упирается в мораль и нравственность. Заложено с детства – и жизнь получается глаже, а нет – ухабы, повороты, зигзаги, – и соответствующая психология и позиция.

Перестрой-ка таких. Но приходится с ними жить и использовать то хорошее в них, что полезно для дела. А дело они знают.

Вычитал в «Литературке» маленькую статью, а в ней хорошая мысль. Участники симпозиума по проблемам старения доказали, что старение мозга предопределяет старение организма. Мозг должен работать, тогда оставшиеся нервные клетки тренируются и более продуктивны.

Существуют три вида старения. Быстрое, «пикирующее», которому подвержены те, кто занимался сугубо мышечным трудом. Среднее, которое уготовано людям, выполняющим работу, связанную со стрессовыми ситуациями (ну, это точно, мне). И медленное, мягкое, – «старение мыслителя». Значит, надо мыслить.

Можно долго жить, используя благоприятные физические условия, – таковы долгожители Кавказа, не отличающиеся, впрочем, значительным уровнем интеллекта. Посильный и равномерный труд, умеренность и размеренность, горный эффект… но отнюдь не умствования. А можно и нужно, раз уж у нас нет этого горного эффекта, стараться и трудиться в меру, и мыслить. «Землю попашет – попишет стихи». Правда, горько иронизируя над нашим братом-летчиком, можно сказать: ни труда физического, ни мышления, одни стрессы, – и старость воистину пикирующая. Зато сколько примеров долгой творческой жизни в среде творческих людей. Не говорю о Толстом, но взять Утесова, Шульженко, Коненкова, Козловского. Или читаешь: «с глубоким прискорбием… на 95-м году…» – академик.

Так что думать – надо.

29.08. У меня два месяца идет тихая война с бухгалтерией. Два месяца не перечисляют мне зарплату на сберкнижку. Семья перебивается; я летаю в рейсы почти без денег, за все лето привозил три раза по пуду помидор, да еще как-то поймал в

Одессе ведро вишни. А мои 1240 рэ где-то извращаются в медленных бухгалтерских колесах.

Заходил, интересовался. Объясняют по-разному.: то кто-то чего-то перепутал, девочка после десятого класса… Ладно, простим девочку. То какие-то финансовые неурядицы, нет денег на счетах и т.п. ладно, подождал еще.

Наконец, вышел на главного исполнителя, тетю Машу. Вон твои деньги, валяются на столе, когда схочу, тогда и отправлю. Ишь, умник: ему, видите ли, удобно в сберкассе поучать, а у меня картотека на два с половиной миллиона, и вообще, одна за пятерых… Короче, пошел вон, получай как все, в общей кассе.

Ну что ж, вот – типичное отношение к летчику в Аэрофлоте. Меня дома сожрали, денег нет, а тут, оказывается, я мешаю бухгалтеру работать. Мне жрать нечего, а у нее картотека.

Не стал я злиться, а написал рапорт Левандовскому. Прошло три дня, подошел обычный срок перевода, 29-е: денег нет.

Надо воевать. Либо уважение к летчику, либо все так и останется. Можно сдаться, пасть на четыре кости перед главбухом, и мне тут же выпишут деньги, – но это поражение. Еще год назад, принимая у меня заявление, бухгалтера хихикали: посмотришь, как тебе будут переводить, сам откажешься.

Нет, надо воевать. Жаль, свой брат-летчик пока меня не поддерживает: присматриваются, кто кого. А дома накаляется…

Унизительно ходить и выклянчивать у этих торгашей свои законные деньги: как собачка прыгает, а лакомый кусочек в руке все выше и выше… И так вот прыгни, а ну, еще вот так… А в сберкассу уже пятнадцатый раз заходить стыдно советскому летчику, командиру лайнера.

Наивный, о, наивный человек.

Пора заканчивать эту эпопею. Настраиваться на борьбу и какую-то перестройку? Да дай бог мне еще полетать года три-четыре. А там – пенсия, ломка всего. Кого там перестраивать на пенсии? Начинать жизнь сначала, когда тебе под 50, с внуками?

Я на перевале. Он еще протянется несколько лет, а потом – спуск; плавность и длина его зависят только от моего здоровья. Но это впереди. А сейчас надо радоваться одному. На фоне всеобщих, пусть пока словесных, преобразований, когда навозные черви, учуяв свежий воздух, завертелись, когда кругом все стало зыбко и неопределенно, моя работа, такая на вид тоже зыбкая и неопределенная, подвешенная, – да самая она надежная и есть. Уж летчика-то, пилота, никто и никуда не сдвинет. Только сберечь здоровье.

Ну, бывает, подведет матчасть. Но в нынешнее

неопределенное время я гораздо больше верю в свою ненадежную матчасть, чем во всю эту говорильню. Поэтому – сюда все силы, а производственные отношения, общественную жизнь надо попросту отбросить, ибо отношения налажены, а роль моя в общественной жизни, в сравнении с моей ролью на рабочем месте, – ничтожна. Я, в конце концов, пилот, это главное.

Платят или не платят вовремя – мое от меня не уйдет, получу. Куда, в какие рейсы ставят, когда отпуска дают, – какая разница. Всегда готов. Дочь – студентка, как-нибудь уж прокормим. Семья нормальная, проживем. Лишь бы ждали.

Ну, что еще надо человеку. На следующий год отказываюсь от газет. Надо читать книги. Надо ходить в театр, отдыхать от сиюминутного.

А летать – как дышать, куда ж денешься, врос в это дело. Но – только чистый штурвал, без забот и тревог об этом самофинансировании, никаких выступлений, никакой пропаганды.

Идет, идет перестройка. А народ запился.

15.09. Взлетаем в Казани. На высоте 200 метров штурман переключает радиостанцию на частоту круга; выходим на связь – тишина. А, черт… Машина прет вверх по 20 м/сек… остановились на высоте круга в развороте на Базарные Матаки. Штурман роется в регламенте, в своих палетках. Набрал еще частоту… отвечает почему-то Горький-подход. Не то, не то… а мы продолжаем уходить от аэродрома на Матаки на высоте 600. Ощущение бессилия. И станции обе исправны, и полет без связи.

Возвращаемся на частоту старта; тот понял, что у нас что-то не то, уже связался с подходом и передает нам его частоту и команду: набирать 1500.

Наконец, Витя находит частоту в регламенте и одновременно кричит: следите за высотой перехода! Но… мы давно ее уже проскочили и заняли 1500 по давлению аэродрома. А на высоте 900 положено установить давление 760. Устанавливаем.

Подход Казани дает нам набор 5700, и все входит в колею. Но в чем причина сбоя с частотой круга?

Снова листаем регламент. Витя показывает: вот, Казань-2, круг 119,2, а нам дали 119,4, изменений нет…

Стоп! Казань-2… Так ведь недавно же переименовывали: старая – стала «Казань», а новая – «Казань-2», телеграфный позывной УВКД (КД – «Казань Два»), – так вот, теперь сделали наоборот: Казань новая стала просто «Казань» (но чтоб запутать, позывной ее остался УВКД), а старая теперь стала «Казань-2». Как все просто.

А мы-то привыкли летать в «Казань-2», и Витя, естественно, искал в регламенте «Казань-2», и записал частоту круга, как получается, старой Казани, и выставил ее на взлете. Но была ночь, а старая Казань по регламенту ночью не работает. Он не знал этого, да и никто, кроме меня, не знал, что теперь Казань-2 – старая. А я узнал случайно: как-то, листая сборник схем, увидел, что написано «Казань-2», а курсы-то старой полосы.

Недоработка предварительной и предполетной подготовки.

Невнимательность. Старательный Витя купился, а я, «Чикалов», не проконтролировал.

Я сгоряча было решил: все частоты теперь выписывать перед полетом и вывешивать на видном месте в кабине. Но ломился в открытую дверь: у Вити давно все выписано в палетки, и всегда все под рукой.

Теперь расшифруют полет: давление 760 установлено на высоте 1500 вместо 900. Ну, отгавкаюсь: мало ли что, круг отвлек какой-нибудь командой.

Еще пример. Снижались в Челябинске; было свободно и тихо кругом, и нам, против обыкновения, даже дали снижение не до 6000, а до 4500. Тишина, ночь, нестандартная заданная высота, и на нас всех нашло затмение. Леша готовился проверять работу радиовысотомера после 4000, Витя еще раз прослушивал по АТИС ветер на кругу, и вдруг все враз на 3600 мы крикнули: какая высота-то задана? Я моментально прекратил снижение, но… 1000 метров мы проскочили. Сразу на всякий случай выключил ответчик, чтобы диспетчер по вторичной локации не засек нашу высоту. Доложили, что заняли 4500, перешли на подход, получили команду занимать 1800, и через минуту я вновь включил ответчик и стал снижаться. Шли визуально, кругом никого, мы одни, и только далеко в стороне, мигая маячком, на 3000 шел встречный борт.

Подход вдруг стал интересоваться работой нашего ответчика, я доложил, что все в норме. Сели, зашли в АДП, и тут меня пригласили к руководителю полетов. Ну, значит, засекли. Пошел на заклание, готовясь снимать штаны. РП сам сидел за пультом и видел все мои хитрости. Поговорили. Я не скрывал ничего: виноват, зевнули всем экипажем. Ну, отпустил с миром – человек! А так – талон. А ну-ка – молча пересекли четыре эшелона, и ведь на 3000 встречный шел; диспетчер уже хотел нам крикнуть, но тогда бы все записалось, а это все проверяется, тогда инцидент бы не скрыть. Так что я рассыпался в извинениях и благодарностях, застегнул штаны и, пятясь, ушел.

Кто виноват? Миллионы раз, в более сложной обстановке, в

шуме, в гаме, при перегрузках и усталости, – мы троекратно дублируем заданную высоту, следим во все глаза. А тут, выспавшись перед рейсом, в полной тишине, одни… Только высоту нам задали нестандартную. Может, это?

Не ищи виноватого, кроме себя. Как тогда сел до полосы в Заозерке, тоже убаюканный ночью и одиночеством в воздухе, так и здесь. Расслабляться нельзя, но, видимо, лето накладывает усталость, пора уже в отпуск. Сегодня крайний рейс в Сочи – и все.

17.09. Подписываешь в АДП задание, прощаешься и с какой-то готовностью принимаешь пожелание доброго пути, – с удовлетворением, со спокойным пониманием того, что это тебя, твой экипаж провожают в Небо, навстречу чему-то неожиданному и таинственному для остающихся на земле. Тебе желают всего доброго в твоем нелегком и уважаемом деле. Чтобы ты слетал – и вернулся.

Тебя ждут…

© Copyright: Василий Ершов, 2010
Свидетельство о публикации №11002110369